

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA REGIONÁLNEJ A ENVIRONMENTÁLNEJ EKONOMIKY

Košice ako Európske hlavné mesto kultúry vo väzbe na cestovný ruch

Košice as a European Capital of Culture 2013 in Connection with
Tourism

Študent:

Miroslav Pillár

Vedúci bakalárskej práce:

doc. Ing. Jan Sucháček, Ph.D.

Ostrava 2014

ČESTNÉ PREHLÁSENIE

Prehlasujem, že som celú bakalársku prácu na tému Košice ako EHMK 2013 vo väzbe na cestovný ruch, vrátane všetkých príloh, vypracoval samostatne za použitia uvedených knižných a elektronických zdrojov.

V Ostrave, dňa 9.5.2014



.....
Miroslav Pillár

POĎAKOVANIE

Chcem sa poďakovať svojmu vedúcemu bakalárskej práce doc. Ing. Janovi Sucháčkovi Ph.D za trpezlivosť, poskytnuté rady a podnety pri vypracovávaní tejto práce. Ďakujem dotazovaným respondentom vykonávaného interview Petrovi Germuškovi, Ivete Niňajovej a Adriane Šebešovej za príspevky a informácie do tejto práce.

Obsah

1.	Úvod.....	8
2.	Základné aspekty cestovného ruchu.....	10
2.1.	Podstata a definícia cestovného ruchu	10
2.2.	Vývoj cestovného ruchu	11
2.2.1.	Vývoj cestovného ruchu až do súčasnosti.....	11
2.2.2.	Trendy cestovného ruchu v súčasnosti.....	12
2.3.	Klasifikácia cestovného ruchu	13
2.3.1.	Druhy cestovného ruchu.....	13
2.4.	Význam cestovného ruchu pre región	14
2.4.1.	Podstata destinácie a jej životný cyklus	15
2.4.2.	Cestovný ruch ako ekonomický systém	18
2.4.3.	Prínosy cestovného ruchu.....	18
2.4.4.	Riziká cestovného ruchu	19
2.5.	Ekonomický prínos cestovného ruchu	19
2.5.1.	Príjmy a multiplikačný efekt	20
2.5.2.	Faktor zamestnanosti.....	20
2.5.3.	Podiel cestovného ruchu na platobnej bilancii	21
2.5.4.	Faktor regionálneho rozvoja.....	21
3.	Sociálne – ekonomická charakteristika Košíc	23
3.1.	Základná charakteristika	23
3.1.1.	Stručná história.....	23
3.1.2.	Základné údaje a poloha.....	23
3.1.3.	Klimatické podmienky	24
3.2.	Demografická charakteristika.....	24
3.2.1.	Počet obyvateľov a priemerný vek.....	25

3.2.2.	Národnostná a náboženská štruktúra obyvateľstva	27
3.2.3.	Pohyb obyvateľstva	28
3.3.	Trh práce	29
3.3.1.	Nezamestnanosť	29
3.3.2.	Štruktúra zamestnanosti	30
3.3.3.	Mzdy.....	32
3.4.	Priemysel.....	34
3.5.	Stavebníctvo	36
3.6.	Energetika.....	38
3.7.	Doprava	40
3.7.1.	Dopravná dostupnosť	40
3.7.2.	Verejná doprava	41
3.8.	Kultúra.....	43
3.8.1.	Kultúrne pamiatky	44
3.8.2.	Významné podujatia.....	45
4.	Košice ako Európske hlavné mesto kultúry 2013.....	46
4.1.	Základné aspekty titulu Európske hlavné mesto kultúry	46
4.1.1.	Udeľovanie titulu.....	46
4.1.2.	Ciele EHMK.....	47
4.2.	Realizované projekty Košíc v rámci titulu EHMK 2013	47
4.2.1.	Investičné projekty	47
4.2.2.	Kultúrne podujatia ako projekty z titulu EHMK.....	49
4.3.	Vybrané ukazovatele cestovného ruchu	50
4.3.1.	Ubytovacie služby	50
4.3.2.	Návštevnosť vybraných kultúrnych zariadení.....	53
4.4.	Kvalitatívny výskum rozvoja Košíc	55
4.4.1.	Rozvoj mesta po roku 2008.....	55

4.4.2.	Rozvoj podnikateľských subjektov vďaka titulu	57
4.4.3.	Potenciál mesta a udržateľnosť rozvoja	58
5.	Záver.....	61
	Zoznam použitej literatúry	63
	Zoznam použitých skratiek	65
	Zoznam použitých grafov	66
	Zoznam použitých tabuliek	67
	Zoznam príloh	68
	Prehlásenie o využití výsledkov bakalárskej práce	69

1. Úvod

Cestovný ruch sa začal formovať už v prvej polovici 20. storočia, kedy položili švajčiarski vedci základy systematického skúmania cestovného ruchu. Stal sa objektom mnohých vedných disciplín, ako je geografia, sociológia, psychológia, kultúrna antropológia a ekonómia. Explózia výskumu cestovného ruchu aj v ostatnom svete začala až v druhej polovici 20. storočia po druhej svetovej vojne, kedy bola nútená obnova hospodárstva krajín. V tomto období ľudia začali využívať svoj voľný čas na cestovanie mimo svojho trvalého bydliska, za účelom rekreácie v rôznych formách. Táto disciplína sa rozvinula až do dnešnej podoby, kedy ľudia cestujú za prírodou, kultúrou, športom, módnymi trendami a obľúbenými podujatiami do rôznych, pre nich nepoznaných kútov sveta.

Jednou z hlavných oblastí, prečo cestovný ruch vo svete prekvitá a čomu sa aj v tejto práci venujeme, je kultúra. Tá je v každej časti sveta rôzna a odvíja sa od miestnych historických udalostí, prírodného prostredia, tradícií, životného štýlu a podobne. Kultúra je jednou zo základných faktorov, ktorá je svojou charakteristikou špecifická v rôznych miestach sveta. Všetci ľudia vo svojich regiónoch majú svoje miestne zvyky a tradície, na ktoré sú hrdí a chránia si ich pred ostatnými kultúrami, aby nezanikli. Dá sa tiež povedať, že dnes tieto rôzne kultúry priťahujú turistov z iných domácich aj zahraničných regiónov a zdieľajú svoju kultúru, čím sa navzájom spoznávajú a zbližujú. Za týmto účelom vznikol aj projekt Európskej únie – Európske hlavné mesto kultúry, kde hlavným cieľom je zbližovanie a prepájanie rozličných kultúr európskych miest.

Keďže Košiciam bol udelený titul Európskeho hlavného mesta kultúry (ďalej len EHMK) na rok 2013, cieľom tejto práce je zhodnotiť, ako a či vôbec sa rozvíjal región Košíc od schválenia titulu v roku 2008. Vieme, že Košice sa väčšinou spájajú s titulom priemyselného mesta, avšak len málokto tuší, že mesto má bohatý kultúrny potenciál. Aj preto bol titul EHMK udelený práve Košiciam, kde hlavnou myšlienkou zainteresovaných aktérov bolo naštartovať kultúrny rozvoj mesta. Cieľom tejto práce je teda zistiť, či prispel titul k rozvoju kultúry a cestovného ruchu a uviesť dopady na rôzne oblasti rozvoja. Pozrieme sa napríklad, ako sa táto skutočnosť dotkla podnikateľských subjektov cestovného ruchu v regióne, ako bola ovplyvnená návštevnosť ubytovacích a kultúrnych zariadení v posledných rokoch a či titul prispel ku posilneniu kultúrnej infraštruktúry či dopravnej dostupnosti.

Úvodná kapitola tejto práce je venovaná interpretácii cestovného ruchu, jeho významu a dopadom cestovného ruchu na región vo všeobecnosti. Budeme sa taktiež snažiť popísať

vývojové trendy cestovného ruchu a ekonomický prínos pre región. Tieto poznatky budú podložené odbornou literatúrou, čo využijeme aj v ďalších kapitolách.

Druhá kapitola práce hodnotí profil Košíc za desaťročné obdobie, kde si uvádzame základnú charakteristiku mesta a socioekonomickú štruktúru. Tieto dáta budeme čerpať z najaktuálnejších údajov Štatistického úradu SR a nadväzujúcich regionálnych databáz. Tie budú spracované do grafov v určitej časovej rade a následne podložené príslušným komentárom. Údaje o doprave v Košiciach budeme čerpať z výročných správ spoločnosti DPMK, ktoré si spracujeme do formy tabuliek.

Tretia kapitola sa venuje Košiciam s titulom EHMK na rok 2013 a jeho dopadom na rozvoj mesta a vývoj cestovného ruchu v meste. Pokúsime sa popísať základné ukazovatele ubytovacích zariadení a nami vybraných kultúrnych zariadení Košíc. Tie budú spracované do formy tabuliek s popisom vývoja daných ukazovateľov. Všetky vyššie spomenuté dáta si uvedieme v časovej rade 2008 – 2012, kde presnejšie uvidíme, či titul od roku 2008 nejakým spôsobom naštartoval rozvoj. Pri kultúrnych zariadeniach si uvedieme údaje aj za rok 2013, keďže údaje sú už dostupné.

Celkový vývoj cestovného ruchu mesta podložíme vykonávanými pološtandardizovanými rozhovormi s odborníkmi na cestovný ruch Košíc. Tie sme vykonávali vo forme nahrávania zvukového záznamu, ktorý sme následne uviedli v prílohách 5, 6 a 7 v písomnej forme. Všetky dopady titulu na mesto si uvedieme v kvalitatívnom výskume, kde si uvedieme tvrdenia opýtaných odborníkov s príslušnými komentármi. Bude to relevantný podklad k tomu, aby sme dokázali reálny efekt titulu EHMK a rozvoja cestovného ruchu Košíc.

2. Základné aspekty cestovného ruchu

V prvej kapitole tejto práce sa budeme venovať základnej podstate a charakteristike cestovného ruchu. Popíšeme si v skratke vývoj, súčasné trendy cestovného ruchu a jeho klasifikáciu. Dôležité je tiež poznať, aký má cestovný ruch význam pre región a prečo je dôležité ho rozvíjať, ak k tomu je potenciál. Pri každom cieľovom mieste cestovného ruchu alebo inak povedané - destinácii existuje istý životný cyklus a pre zainteresovaných aktérov je dôležité poznať, v akej fázy sa destinácia v súčasnosti nachádza. Ďalej si tiež uvedieme základné prínosy a naopak aj riziká cestovného ruchu. V poslednej časti tejto kapitoly sa oboznámime s ekonomickým prínosom cestovného ruchu, t. z. aké efekty dosahuje cestovný ruch na región v oblasti príjmov, zamestnanosti, platobnej bilancii a regionálneho rozvoja.

2.1. Podstata a definícia cestovného ruchu

Skúmanie cestovného ruchu už prekonaloročnicu. V začiatkoch nešlo o systematické bádanie, ale skôr o empirické opisovanie javu, jeho popularizáciu a vytváranie predpokladov pre jeho rozvoj. Cestovný ruch v klasických európskych krajinách má za sebou už takmer storočný vývoj.

V súčasnej dobe je cestovný ruch fenoménom, na ktorý ľudia v minulosti nikdy nekládli taký významný dôraz. Vo svete plnom možností si ľudia čoraz častejšie vyberajú cestovanie do pre nich nepoznaných miest a to z rôznych dôvodov. Ich motivácia spočíva v najvhodnejšom spôsobe využitia voľného času, ako je poznávanie miestnych prírodných úkazov, kultúry, životného štýlu a zvykov tamojších obyvateľov.

Vo vedeckej literatúre existuje vyše 200 rozličných definícií cestovného ruchu, ktoré vymedzujú jeho podstatu. Podľa C. Kaspara (1975) je cestovný ruch „*súhrn vzťahov a javov, ktoré vyplývajú z cestovania alebo pobytu osôb, pričom miesto pobytu nie je hlavným ani trvalým miestom bývania a zamestnania.*“¹ Táto definícia sa v osemdesiatych rokoch stala oficiálnou definíciou Medzinárodného združenia vedeckých pracovníkov cestovného ruchu (AIEST).

Nejdl (2011, s. 11) popisuje cestovný ruch ako „*zložitú, vnútorne mnohopočetnú a bohato štruktúrovanú sociálno-ekonomickú kategóriu, tzn. že sa jedná o súhrn ekonomických a sociálnych aktivít súvisiacich s uspokojovaním ľudských potrieb.*“

¹ GÚČIK, Marian, Cestovný ruch: Pre obchodné a hotelové akadémie.

S cieľom unifikovať definíciu cestovného ruchu najmä z hľadiska vykazovania údajov o ňom, organizovala UNWTO v roku 1991 v Ottawe medzinárodnú konferenciu venovanú štatistike cestovného ruchu. Na základe záverov konferencie, OSN v roku 1993 prijala definíciu, ktorá sa stala základom pre štatistické zisťovanie javu cestovný ruch. Definícia cestovného ruchu podľa tejto organizácie znie nasledovne:

„Cestovný ruch zahŕňa činnosti osôb, ktoré cestujú a pobývajú v miestach mimo ich bežného životného prostredia nie dlhšie ako jeden rok s cieľom odpočinku, služobnými a inými cieľmi cestovného ruchu.“

Cestovný ruch je súčasťou spotreby ľudí, ktorí vydávajú peňažné prostriedky na uspokojenie svojich potrieb v regióne, do ktorého pricestovali. Môžeme teda v tomto prípade konštatovať, že sa jedná o prínos pre región z ekonomického hľadiska. Keďže cestovný ruch vo svete nadobúda dôležitosť v stále vyššej miere, stáva sa toto odvetvie veľkou príležitosťou pre podnikateľov. Môže ísť o služby cestovného ruchu v oblasti dopravy, gastronómie, ubytovacích služieb, služby cestovných kancelárií a agentúr, sprievodcovské služby či turistické informačné systémy.

2.2. Vývoj cestovného ruchu

Cestovný ruch podlieha vývojovým trendom v čase. Je to spôsobené predovšetkým preferenciami a myslením ľudí, vývojom spoločnosti a stále zlepšujúcou sa ľudskou technikou. Preto je zrejmé, že cestovný ruch má v súčasnosti úplne inú podobu ako v 19. alebo 20. storočí.

2.2.1. Vývoj cestovného ruchu až do súčasnosti²

O cestovnom ruchu sa začalo viac hovoriť až v 19. storočí, aj keď isté poznatky budúceho vývoja cestovného ruchu sa datujú už od obdobia renesancie. Spočiatku ľudia cestovali len z nutnosti presunutia sa z miesta na miesto, avšak postupným vývojom ľudského myslenia sa začali zaujímať o nové a krásne miesta, ktoré v ich rodnom mieste chýbali. Začali tak spoznávať cudzie kraje a dôvodov na cestovanie začalo pribúdať.

Ľudia cestovali za vzdelaním do škôl a univerzít, ktorých bolo v tom čase málo. Okrem týchto ciest sa medzi šľachtou a bohatými mešťanmi v 16. storočí stávali čoraz populárnejšie kultúrne centrá a cesty za účelom rekreácie.

² Spracované podľa: KUČEROVÁ, I.: Ekonomika se zaměřením na cestovní ruch.

V 18. storočí začal rásť záujem o kúpele, čo bol vlastne počiatok liečebných pobytov, ktoré sú dnes významnou súčasťou cestovného ruchu. Na prelome 18. a 19. storočia boli cesty do kúpeľov považované za nevyhnutnú súčasť liečenia a odrážali spoločenské postavenie návštevníkov. Tieto faktory podmienili prudký rozmach kúpeľov.

Organizované cesty a výlety sa začali uskutočňovať až v 20. storočí v dôsledku rýchlych hospodárskych zmien väčšiny krajín a zvyšovania životnej úrovne obyvateľov. Stále to bola však záležitosť vyšších sociálnych skupín. Až v priebehu dvadsiatych rokov sa dá hovoriť o masovom rozšírení cestovného ruchu v dôsledku zvýšeného tempa rastu. Väčšinou však išlo len o krátkodobý turizmus, t. j. jednoduché výlety za účelom poznávania cieľového miesta. Hlavným prostriedkom, ktorý sa využíval bola železničná, námorná a neskôr aj automobilová doprava.

V ďalšom období začala prekvitať rôznorodosť ponuky služieb v cestovnom ruchu a ich kvalita. Bolo to spôsobené predovšetkým tým, že cestovný ruch začali využívať aj stredné či nižšie vrstvy sociálnych skupín. Na jednej strane rástla kvalita poskytovaných služieb, na strane druhej začali vznikať zariadenia poskytujúce služby účastníkom cestovného ruchu s nižšími príjmami. Cestovanie sa postupne stalo bežnou súčasťou života, pretože uspokojuje jednu zo základných životných potrieb - umožňuje fyzickú a psychickú regeneráciu.

2.2.2. Trendy cestovného ruchu v súčasnosti

V dnešnej dobe chcú ľudia poznávať množstvo nových zaujímavých miest, prežiť zážitky, na ktoré nikdy nezabudnú a spoznať nových ľudí a ich kultúru. Preto sa v súčasnosti cestovný ruch stal súčasťou uspokojovania potrieb a túžieb.

Podľa Gučíka rozvoj cestovného ruchu v 21. storočí ovplyvňujú tieto megatrendy:

- Vzájomná podmienenosť globalizácie a lokalizácie.
- Elektronická technológia sa stáva všemocnou pri ovplyvňovaní výberu cieľového miesta a distribúcie.
- Návštevník kladie dôraz na urýchlenie a uľahčenie cestovania.
- Zákazníci využívajú nové technológie, vyhľadávajú hotely a zaujímavé miesta cez internet, ponuku zľavneného ubytovania na webových stránkach, využívajú elektronickú poštu ako formu komunikácie a pod.
- Nastáva rozvoj trhového produktu tematicky zameraného na jeden alebo kombináciu troch prvkov – zábavy, zážitku a poznávania.

- Prehlbuje sa polarizácia preferencií turistov orientovaných na komfort a orientovaných na dobrodružstvo.
- Rastie význam propagovania rozvoja ekologického cestovného ruchu a čestného obchodovania v cestovnom ruchu.

2.3. Klasifikácia cestovného ruchu

V každodennej praxi sa stretávame s rozličnými druhmi a javovými formami cestovného ruchu. Jednotliví autori aj odborníci svojich profesií (ekonómovia, geografi, urbanisti) si vytvárajú vlastné kategórie cestovného ruchu. V praxi potom dochádza k ich zamieňaniu a ich nenáležitému používaniu. Do istej miery je to v dôsledku nevhodného prekladu z cudzích jazykov. Dosiaľ nie je v teórii ani v praxi dosiahnutá jednota prístupov ku klasifikácii cestovného ruchu. My však v nasledujúcej podkapitole uvedieme aspoň jednu z nich.

2.3.1. Druhy cestovného ruchu

Cestovný ruch môžeme členiť na viacero skupín podľa rôznych kritérií. Podľa Gučíka môžeme cestovný ruch deliť z týchto hľadísk:³

- z geografického hľadiska – rozlišujeme domáci a zahraničný cestovný ruch. Domáci tvorí cestovanie a pobyt domáceho obyvateľstva vo vlastnej krajine. Zahraničný je spojený s cestovaním a pobytom obyvateľov určitého štátu v zahraničí.
- podľa motivácie – určujúcim podnetom účasti na cestovnom ruchu je motív, ktorým môže byť rekreácia (oddych), športové alebo kultúrne vyžitie, zdravotné pohnútky, obchodné poslanie, nákupy alebo politické udalosti.
- podľa prevažujúceho miesta pobytu – ide o mestský, prímestský, vidiecky, horský alebo prímorský cestovný ruch. Mestský predstavuje každú formu pobytu návštevníkov v meste. Prímestský sa spája s rozvojom urbanizácie a snahou umožniť vykonávanie rekreačných aktivít v zázemí väčších miest, v ktorých ľudia stratili kontakt s prírodou. Vidiecky zahŕňa súbor činností spojených s cestovaním a pobytom ľudí vo vidieckom prostredí. O horskom cestovnom ruchu hovoríme, ak s rastúcou nadmorskou výškou rastie sklon reliéfu, čo je predpokladom pre turistiku a zimné športy. Ak vezmeme do úvahy charakter reliéfu na pobrežiach morí a hydrologické predpoklady môžeme určiť prímorský cestovný ruch.

³ Vlastné spracovanie podľa: GÚČIK, Marian. Cestovný ruch: úvod do štúdia

- Zo sociologického hľadiska – členíme na návštevy príbuzných a priateľov, etnický a sociálny. Návšteva príbuzných a priateľov je charakteristická nižšou mierou spotrebných výdajov za účelom dlhodobého pobytu svojich blízkych. Etnický sa rozvíja ako výsledok rozptýlenia obyvateľov, ktorý je dôsledkom emigrácie z vlasti, resp. vytvárania etnického spoločenstva v dôsledku zmien štátnych hraníc. Sociálny cestovný ruch je charakteristický účasťou sociálne slabších vrstiev obyvateľstva na cestovnom ruchu, ktorý sa zabezpečuje zreteľne preukázateľnými opatreniami.
- Podľa dĺžky účasti – členíme na výletný, krátkodobý, víkendový a dlhodobý. V každej krajine je dĺžka pobytu stanovená diferencovane. Na Slovensku, je výletný cestovný ruch príznačný cestovaním na iné miesto než je trvalý pobyt na kratšiu dobu ako 1 deň, t.j. bez prenocovania. Vycestovanie na dobu 2 až 3 prenocovaní je charakteristické pre krátkodobý cestovný ruch. Ak sa jedná o dni počas víkendu, hovoríme o víkendovom cestovnom ruchu. Pre dlhodobý cestovný ruch je charakteristická dĺžka pobytu cestovného ruchu tri-štyri prenocovania.
- Podľa spôsobu organizovania – členíme na individuálne a organizované cestovanie. Pri organizovanom ide väčšinou o zájazd, ktorý organizujú cestovné kancelárie či kultúrne, športové a charitatívne organizácie. Pri individuálnom je vyššia seberealizácia pri tvorbe programu a ľubovoľnému prispôbovaniu sa podmienkam.
- Podľa ročného obdobia – členíme na sezónny, mimosezónny a celoročný.
- Z hľadiska trvalej udržateľnosti – hovoríme o ekologickom cestovnom ruchu. Je protipólom masového cestovného ruchu a znamená zodpovedné cestovanie, ktoré chráni prírodné a kultúrne dedičstvo a udržiava blahobyt miestneho obyvateľstva.
- Podľa použitého dopravného prostriedku – členíme na železničný, lodný, letecký a motorizovaný.
- Z hľadiska dynamiky – rozlišujeme pobytový a putovný cestovný ruch. Ide o kritérium, ktoré zohľadňuje, či cestovný ruch je spojený s pobytom prevažne v cieľovom mieste alebo ide o postupné premiestňovanie sa do určitých miest.

2.4. Význam cestovného ruchu pre región

Sucháček a Malinovský (2006, s. 643) definujú región ako „*územie vymedzené na základe spoločných znakov (hospodárskych, dopravných, kultúrnych, ekologických a pod.) charakterizujúce relatívne uzavretý celok, odlišujúci sa od okolia špecifickými funkciami*“

a rolami. “ Predpokladom priaznivého vývoja cestovného ruchu v regióne je najmä prítomnosť kultúrnych či prírodných zaujímavostí.

V súčasnej dobe cestovný ruch naberá na dôležitosti po celom svete. Keďže je umožnený voľný pohyb obyvateľstva medzi jednotlivými štátmi, obyvatelia hlavne rozvinutých krajín majú vo voľnom čase tendenciu navštevovať nové miesta. Pre nich sa to stáva životným štýlom. Konkrétne cieľové miesto cestovného ruchu označujeme pojmom destinácia.

Destináciu tu chápeme ako (Nejdl, 2011) „*geografický priestor (rezort, miesto, región, štát), ktorý si konkrétny návštevník vyberá ako cieľ svojej cesty. Obsahuje pre pobyt všetky nevyhnutné zariadenia pre bývanie, stravovanie, zábavu a ďalšie aktivity. Tým sa stáva jednotkou súťaže v príjazdovom turizme, ktorá musí byť riadená ako strategická obchodná jednotka.*“

Pre niektoré štáty je cestovný ruch jediným zdrojom príjmov, preto je pre nich dôležité, aby naplno využívali potenciál svojej krajiny, tradícií a zvykov. Cestovný ruch je veľkým prínosom pre jednotlivé regióny, avšak spája sa s ním aj mnoho negatív a rizík. Dá sa teda konštatovať, že cestovný ruch môže byť pre región veľkou príležitosťou na zviditeľnenie, avšak rovnako môže ísť aj o ohrozenie vo forme straty atraktivity alebo poškodenia image-u regiónu v mysliach ľudí. Či bude región atraktívny, záleží aj od zviditeľnenia a mienky o konkrétnej destinácii. Počet návštevníkov danej destinácie závisí od toho, v akom štádiu životného cyklu sa destinácia nachádza.

2.4.1. Podstata destinácie a jej životný cyklus⁴

Už v predošlej časti sme si definovali, čo rozumieme pod pojmom destinácie. Každá destinácia má charakteristické a nezastupiteľné znaky, ktoré tvoria jej podstatu:

- Je definovaná z pohľadu návštevníka, ktorý si územie vyberá,
- Je geografickým ohraničeným priestorom – štát, región, miesto, rezort.
- Musí byť vybavená atraktivitami, súborom zariadení poskytujúcich služby pre ich využitie a služby pre pobyt, ktoré môžu uspokojiť potreby (určitého segmentu) návštevníkov miesta a poskytnúť im celistvý, komplexný zážitok.

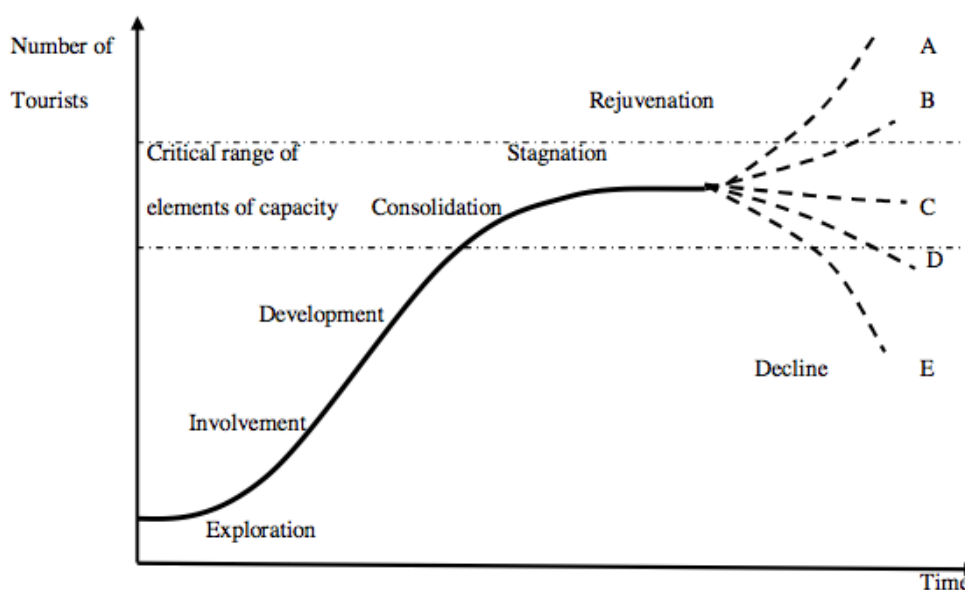
⁴ Vlastné spracovanie podľa: NEJDL, Karel. Management destinace cestovního ruchu. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011, s. 51, 69 - 71

To, ako je viditeľná a navštevovaná destinácia je určené životným cyklom destinácie a fázou životného cyklu, v ktorom sa nachádza (viď graf. č. 2.1). Model, ktorý navrhol R.W. Butler, Ph.D, v roku 1980, nám ilustruje rozličné fázy životného cyklu turistickej destinácie.

Prvou fázou životného cyklu je **preskúmavanie (exploration)**. Cieľové miesto je objavované ponukou cestovného ruchu, v malom počte prichádzajú prví „objavitelia“ nových miest. Hospodárske efekty z týchto návštev sú nízke, rovnako ako zisky zainteresovaného podnikateľského sektoru. Infraštruktúra prakticky neexistuje alebo existuje len v malom množstve. V tejto fáze sa rozhoduje, či má územie predpoklady a či sa môže stať destináciou.

Vo fáze **zapojenia (involvement)** sa začína destinácia rozvíjať, návštevnosť sa pomaly zvyšuje, zostáva však ešte malá. Pri vysokých cenách je tvorba pridanej hodnoty turizmu, rovnako ako zisky podnikateľov, na nízkej úrovni. Pomaly vzrastajúci dopyt však vyvoláva nové pracovné príležitosti, výstavbu kapacít cestovného ruchu a taktiež vzrastá iniciatíva na rozvoj infraštruktúry. Začína sa klásť dôraz na destinačný marketing a s tým dochádza aj k postupnému nárastu marketingových výdavkov.

Graf č. 2.1 Životný cyklus destinácie



Zdroj: <http://tourismintelligence.ca/2006/11/14/is-your-destination-in-decline/>

Fáza **rozvoja (development)** je charakteristická razantným rastom. Vzrastá záujem o destináciu, čo sa prejavuje vo zvyšovaní počtu návštevníkov a raste ekonomického prínosu turizmu pre dané územie. Taktiež rastú príjmy a zisky poskytovateľov služieb a tým sa zvyšuje záujem investorov v území. Konštantne sa rozširujú kapacity cestového ruchu a nadväzná

infraštruktúra. Pri tejto súvislosti vznikajú umelo vytvorené atraktivity, ktoré ďalej zvyšujú príťažlivosť destinácie.

Vo fáze **upevnenia (consolidation)** príjazdy do destinácie ešte absolútne rastú, avšak tempo klesá. Strategickým cieľom je udržanie súčasného podielu na trhu. Niektoré skupiny destináciu opúšťajú, začínajú sa znižovať ceny produktov, čo vyvoláva ďalšie ekonomické problémy. Znižuje sa výnosovosť, resp. ziskovosť investícií a nastáva stagnácia záujmu investorov. Dôležité sú nové intenzívne marketingové aktivity, čím dochádza ku zmene obsahu ponuky.

Stagnácia (stagnation) je fázou, kde charakteristickým rysom je nasýtenosť. Destinácia už nedosahuje prírastky v návštevnosti a ich najväčší podiel tvoria klienti tour operátorov⁵. Záujem dopytu o destináciu klesá, znižuje sa jej konkurencieschopnosť. Strategickým cieľom je zachrániť podiel na trhu, resp. zastaviť zhoršovanie pozície na trhu. Investície stagnujú a pozitívne efekty turizmu sa minimalizujú.

Vo fázi **poststagnácie (rejuvenation)** je možný rozdielny vývoj od oživenia po úpadok. Rozhodujúce je, aké má destinácia disponibilné zdroje (napríklad prírodné, finančné, možnosti životného prostredia a pod.) a k tomu patričné kompetencie (vedomostné, riadiace, kooperačné schopnosti a pod.) pre spätné získanie úspešnej pozície na trhu.

Úpadok (decline) nastáva, ak zdroje a kompetencie sú nedostatočné, v dôsledku čoho destinácia prestáva byť zaujímavá pre dlhšie pobyty. Konkurencieschopnosť dynamicky klesá, pretože bývalé cieľové skupiny nachádzajú uspokojenie inde. Nie je dostatočná modernizácia ubytovacích kapacít a ďalších zariadení cestovného ruchu a dochádza ku zmene ich využívania. Táto zmena infraštruktúry môže nakoniec vyvolať pozitívny hospodársky vývoj územia, nie však v oblasti turizmu.

Nový vzostup nastáva, pokiaľ sú k dispozícii zdroje a kompetencie pre nájdenie novej tržnej pozície destinácie. K tomu je nutné inovovať ponuku a nájsť nové perspektívne dopytové segmenty. Trvalejší úspech musí byť založený na konkurenčných výhodách súvisiacich napríklad s prírodnými atraktivitami či kultúrou, nie len s módou a zábavou. Podmienkou úspechu je tiež premyslený dynamický intenzívny marketing a destinačný prístup k riešeniu problému.

Pre destináciu a taktiež samotný región je dôležité rozpoznať, v akej fáze životného cyklu sa destinácia nachádza. Rozhodujúce je prepracovať vhodnú marketingovú stratégiu a použiť náležité marketingové nástroje na zvýšenie atraktivity destinácie a podporu rastu. Tým sa

⁵ Tour operátor zvyčajne kombinuje prehliadku destinácie a cestovanie, pričom majú vopred stanovený cestovný plán. Môže ísť napríklad o zájazdy, počas ktorého sa navštívi viacero destinácií.

okrem iného ľahšie rozpoznajú prvé príznaky nasýtenosti trhu, čím sa môže predísť stagnácii, resp. úpadku.

2.4.2. Cestovný ruch ako ekonomický systém⁶

Z ekonomického hľadiska sa za východisko systému cestovného ruchu považuje trh. Trhom sa zjednodušene rozumie priestor, v ktorom si jednotlivé ekonomické subjekty vymieňajú svoje výsledky činnosti (tovary a služby). Z ekonomického hľadiska ide o súbor nástrojov a mechanizmov, ktoré umožňujú výmenu tovarov a služieb. Subjektmi sú v tomto prípade dve strany – na jednej strane ide o kupujúceho, ktorý má dopyt po určitom statku a chce uspokojiť svoje potreby a na strane druhej ide o predávajúceho, ktorý vytvára ponuku statkov a služieb a chce uspokojiť potreby zákazníkov a zároveň dosahovať zisk.

Cestovný ruch je otvorený a dynamicky sa vyvíjajúci systém, ktorý tvoria dva podsystemy – objekt a subjekt cestovného ruchu. Za subjekt je považovaný návštevník určitého miesta, ktorý je nositeľom dopytu a výsledný spotrebiteľ cestovného ruchu (statkov a služieb). Objekt cestovného ruchu je nositeľom ponuky produktu, ktorý je predmetom spotreby a tvorí cieľové miesto, podniky a inštitúcie cestovného ruchu. Všetci, ktorí sa podieľajú na uspokojovaní potrieb návštevníkov by mali spolupracovať.

2.4.3. Prínosy cestovného ruchu

Rozvoj cestovného ruchu v určitom regióne môže mať pre tento región rôzny dopad. Čo sa týka pozitív, môže ísť o tieto prínosy:

1. Ekonomické prínosy – medzi ktoré patrí napr. tvorba nových pracovných príležitostí, obnova súčasného bytového fondu – celkovým výsledkom je dosiahnutie vyššej konkurencieschopnosti regiónu a zníženie nezamestnanosti. Posilňuje to hlavne hospodársky slabé regióny.
2. Sociálne prínosy – patria sem hlavne obnova či zvýšenie kvality verejných služieb ako sú napr. oživenie miestnych tradícií či zavedenie verejnej dopravy k turisticky atraktívnym regiónom. Celkovým výsledkom je zvýšenie kvality života či životnej úrovne obyvateľstva.

⁶ Spracované podľa: GÚČIK, Marian. Cestovný ruch: úvod do štúdia.

3. Environmentálne prínosy – ide o zmenu prístupu k životnému prostrediu. Cestovný ruch môže byť stimulom ku zvyšovaniu ochrany životného prostredia a následne tak zvýšeniu kvality života obyvateľov.

2.4.4. Riziká cestovného ruchu

Cestovný ruch v určitom regióne môže mať však aj negatívne následky a to v týchto formách:

1. Škody na životnom prostredí a zdraví miestneho obyvateľstva – rozvoj cestovného ruchu môže prinášať napr. väčší ruch v danom mieste, výstavbu budov na nezastavaných plochách a zvýšenie automobilov na cestách. To následne spôsobuje zvýšenie hluku a zvýšené emisie škodlivých látok, čo má v konečnom dôsledku dopady nie len na životné prostredie, ale aj na zdravie obyvateľstva.
2. Socio-kultúrne zmeny – cestovný ruch môže narúšať kultúru, tradície a životný štýl miestneho obyvateľstva a tým pádom ohroziť či ovplyvniť ich pôvodný spôsob života.

2.5. Ekonomický prínos cestovného ruchu

Cestovný ruch je významným hospodárskym, sociálnym a ekologickým javom dnešnej doby. V súčasnosti je najväčším tvorcom svetového národného produktu. Podľa štatistík Eurostat boli celkové príjmy z cestovného ruchu Európskej únie (EÚ 27) v roku 2011 viac ako 85 mld. EUR (viď príloha č. 1). Z celkového HDP Európskej únie to predstavuje podiel 0,7 % HDP za sledovaný rok. Výdaje mali hodnotu viac ako 89 mld. EUR, čo na celkovom HDP Európskej únie predstavuje tiež podiel 0,7 %.

Len pre porovnanie, príjmy Slovenska z cestovného ruchu mali v roku 2011 hodnotu viac ako 1,8 mld. EUR, čo predstavuje 2,6 % z celkového HDP štátu (viď príloha č. 1). V roku 2001 predstavovali príjmy približne miliardu EUR, takže je vidieť značný ekonomický nárast tohto odvetvia. Výdaje mali v roku 2011 hodnotu viac než 1,6 mld. EUR, čo je 2,3 % z celkového HDP, zatiaľ čo v roku 2001 boli výdavky na úrovni 658 mil. EUR.

Z údajov v prílohe č. 1 teda môžeme konštatovať, že v poslednom desaťročí sa zvýšil význam cestovného ruchu v hospodárstve jednotlivých štátov EÚ a SR, čo len potvrdzuje, že cestovný ruch je rýchlo rozrastajúcim sa odvetvím a naberať čoraz viac na dôležitosti v hospodárstve. V tejto kapitole si ďalej podrobnejšie rozoberieme, aké rôzne ekonomické dopady môže mať cestovný ruch na daný región.

2.5.1. Príjmy a multiplikačný efekt

Príjmy podnikov cestovného ruchu sú zároveň výdavkami návštevníkov cestovného ruchu. Tieto výdavky vynaložené na uspokojovanie potrieb počas cestovania a pobytu v cieľovom mieste predstavujú spotrebu, t. j. rozsah uspokojených potrieb. Štruktúra spotreby obyvateľstva je ovplyvňovaná rozvojom cestovného ruchu, čo sa prejavuje v raste podielu služieb na celkových výdajoch obyvateľstva.

Výdavky obyvateľstva na cestovný ruch môžeme deliť na priame a nepriame. Priame výdavky súvisia so spotrebou, kde asi 45 % pripadá na prepravné služby, 50 % na ubytovacie a pohostinské služby a 5 % na ostatné služby. Nepriame výdavky tvoria tovary dlhodobej spotreby, ako sú napríklad športové výstroje, oblečenia a podobne.

Ako bolo uvedené vyššie, každý spotrebný výdavok návštevníka získavajú podniky cestovného ruchu ako príjmy za realizované služby a tovary. Tieto príjmy následne podniky usporia alebo spotrebujú. Tá časť príjmov, ktorú podnikateľ vynaloží na nákup ďalšieho tovaru a služieb, aby uspokojil potreby zákazníkov, stimuluje činnosť jeho obchodných partnerov. Dostávajú sa do ekonomického kolobehu, kde sa premieňajú na ďalšie spotrebné tovary a služby, investičné statky alebo financie. Tento proces sa nazýva multiplikačný efekt. Stabilizuje produkciu nadväzujúcich odvetví, čím ovplyvňuje aj tvorbu pracovných miest. Veľkosť tohto efektu je častokrát podnetom pre rast investícií v cestovnom ruchu.

2.5.2. Faktor zamestnanosti

Cestovný ruch je vo svete považovaný za odvetvie budúcnosti s ohľadom na multiplikačný efekt sprevádzajúci jeho rozvoj. Býva označovaný za jedno z najvýznamnejších odvetví, v ktorom vzniká najviac pracovných príležitostí.

Zamestnanosť cestovného ruchu delíme na primárnu a sekundárnu. Primárna vytvára pracovné príležitosti v podnikoch, ktoré bezprostredne uspokojujú dopyt návštevníkov. Súčasne ale vytvára aj sekundárnu zamestnanosť v dôsledku multiplikačného efektu. Tá súvisí s nadväzujúcimi a zabezpečujúcimi odvetviami rozvoja cestovného ruchu. Môže ísť napríklad o stavebníctvo, dopravu, verejné služby a podobne.

Zamestnanosť ovplyvňuje viacero aspektov, ako sú charakter činností podnikov cestovného ruchu, veľkosť podnikov, požiadavky na kvalifikáciu a sezónnosť. Poskytovanie služieb sa spája s vysokou spotrebou živej práce, ktorá je len čiastočne nahradzovaná technikou

a preto je kľúčovým rozhodovaním podniku tvorba pracovných miest, rozhodovanie o veľkosti podniku a kapitálová náročnosť pracovných miest.

Kapitálovo náročné pracovné miesta bývajú v hoteloch a reštauráciách. V podstate sa jedná o to, koľko finančných prostriedkov je nutné vynaložiť na tvorbu jedného pracovného miesta v zariadení. Kapitálovú náročnosť v týchto zariadeniach môžeme považovať za nízku. V porovnaní s chemickým priemyslom alebo poľnohospodárstvom je kapitálová náročnosť v cestovnom ruchu 2,5 až 3-krát nižšia.

Sezónnosť cestovného ruchu výrazne ovplyvňuje ekonomiku podnikov. Počas letnej sezóny prichádza do regiónu viac návštevníkov, čím podnikom rastú tržby a zvyšuje sa potreba živej práce na uspokojenie zákazníkov. Najviac sa to prejavuje v ubytovacích a pohostinských službách. Naopak, v zimnom období pre väčšinu, najmä menších subjektov platí, že náklady v tomto období pokrývajú z úspor.

2.5.3. Podiel cestovného ruchu na platobnej bilancii

Cestovný ruch môžeme členiť na domáci a zahraničný cestovný ruch. Domáci je taký, kde návštevníci cestovného ruchu pochádzajú z rovnakého štátu ako je ich cieľové miesto. Za zahraničný považujeme taký cestovný ruch, kde návštevníci pochádzajú zo zahraničia.

Z hľadiska platobnej bilancie vieme zahraničný cestovný ruch rozlíšiť na aktívny a pasívny cestovný ruch. Aktívny má pre hospodárstvo taký účinok, ako vývoz tovaru. Nazývame ho aj neviditeľný export, pri ktorom zahraniční návštevníci prichádzajú na územie štátu, aby tam uspokojovali svoje potreby za platobné prostriedky, ktoré priniesli so sebou.

Pasívny zahraničný cestovný ruch má z ekonomického hľadiska taký účinok, ako dovoz tovaru. Nazývame ho aj neviditeľný import, pri ktorom domáci turisti cestujú do zahraničia, aby tam uspokojili svoje potreby. Aj z pasívneho cestovného ruchu má štát istý príjem a to vo forme poplatkov (za výmenu platobných prostriedkov, poistného a pod.), za zvýšené výdavky na nákup spotrebného tovaru pred odcestovaním, za prepravu po území vlastného štátu, z provízií domácich cestovných kancelárií a podobne.

2.5.4. Faktor regionálneho rozvoja

Môžeme konštatovať, že cestovný ruch sa zvyčajne rozvíja v tom regióne, kde sa nachádza vhodná primárna ponuka, t. j. kde sú objekty rekreačných a kultúrnych aktivít cestovného ruchu. V takomto regióne zvyčajne neprevažujú ekonomické aktivity ťažobného a spracovateľského priemyslu, prípadne intenzívna poľnohospodárska výroba. Nástrojom

rozvoja regiónu sa stáva cestovný ruch tam, kde je primárna ponuka cestovného ruchu najatraktívnejšia. Čím má primárna ponuka cestovného ruchu väčší význam, tým významnejšie bude aj postavenie cestovného ruchu v hospodárstve daného regiónu.

Existujú však isté podmienky a obmedzenia, prečo potenciál cestovného ruchu v regióne nemusí byť naplnený. Dôvodov môže byť mnoho. S cestovným ruchom súvisí veľa nadväzujúcich a zabezpečujúcich činností či technická infraštruktúra v danom cieľovom mieste a preto musia byť dostatočne rozvinuté. Dôležité je, aby mali požadovanú kvalitu, čím dokáže byť región konkurencieschopný. Avšak potenciál cestovného ruchu sa nemusí naplniť ani v tomto prípade. Je nutné zvoliť vhodnú marketingovú stratégiu, ako vytvoriť určitý pozitívny image mesta, čím toto mesto upúta pozornosť možných nových návštevníkov, ktorí radi spoznávajú nepoznané miesta. Cieľové miesto môže disponovať bohatým prírodným a kultúrnym dedičstvom, môže usporadúvať množstvo kultúrnych podujatí, avšak bez použitia vhodných marketingových nástrojov, napr. propagáciou prostredníctvom médií, by to neprinieslo požadovaný efekt a náklady na vybudovanie kultúrnej infraštruktúry by neboli pokryté.

3. Sociálne – ekonomická charakteristika Košíc

V tejto kapitole sa budeme snažiť popísať profil a charakteristické črty mesta Košice, čím sa bližšie oboznámime s týmto mestom. Najskôr si popíšeme stručnú históriu Košíc, základnú charakteristiku z geografického hľadiska a klimatické podmienky na tomto území. Ďalej si priblížime demografickú štruktúru obyvateľstva Košíc, trh práce, priemysel a dopravu. V poslednej časti sa venujeme tiež vybraným kultúrnym pamiatkam a ostatným podujatiam, ktoré sú schopné prilákať návštevníkov.

3.1. Základná charakteristika

3.1.1. Stručná história¹

Košice patria medzi mestá s najbohatšou históriou a kultúrou v celej Slovenskej republike. Počiatky osídlenia územia môžeme sledovať už od konca staršej doby kamennej. Prvá písomná zmienka o južnom predmestí je z roku 1230. Vďaka obchodne i strategicky výhodnej polohe zaznamenali Košice rýchly vzostup. Udeľovanie privilégií napomáhalo rozkvetu remeselnej výroby, obchodu a zvyšovalo význam i rozvoj mesta. Z roku 1307 sa zachovali najstaršie cechové stanovy v krajine a v roku 1369 dostali Košice ako prvé mesto v Európe vlastný mestský erb. Od začiatku 15. storočia stáli na čele Pentapolitany - zväzku piatich východoslovenských miest. Od roku 1347 až do začiatku 18. storočia si po Budíne zachovali postavenie druhého mesta Uhorska. Primerane k svojmu hospodárskemu, administratívne a politickému významu sa v meste zriadila v roku 1657 univerzita, ktorá po zmene na kráľovskú a neskôr na právnickú akadémiu trvala do roku 1921.

3.1.2. Základné údaje a poloha

Mesto Košice, metropola východného Slovenska, je druhým najväčším mestom Slovenska s rozlohou 243,7 km² a počtom obyvateľov 240 426. Hustota obyvateľov dosahuje 987 osôb/km². Mesto je súčasťou Košickej aglomerácie s približne 355 000 obyvateľmi a Košicko-prešovskej aglomerácie, ktorá s asi 555 800 obyvateľmi patrí medzi najväčšie urbanizované oblasti v republike. Je sídlom Ústavného súdu Slovenskej republiky a sídlom

¹ Zdroj: webová stránka mesta Košice – stručná história. Dostupné na: <http://www.kosice.sk/clanok.php?sekcia=historia>

Košického samosprávneho kraja. Ako samostatný právny subjekt sa člení na 22 mestských častí.

Mesto sa rozprestiera na oboch brehoch rieky Hornád v geografickom styku severného výbežku Východopanónskej panvy – Košickej kotliny a karpatského pohoria Slovenské rudohorie, ktoré mesto ohraničuje na severozápade masívom Čiernej hory a Volovských vrchov. Z východu ho obklopuje hradba Slanských vrchov sopečného pôvodu. Nachádza sa v blízkosti hraníc s Maďarskom (20 km), Ukrajinou (80 km) a Poľskom (90 km) (viď príloha č. 2).

3.1.3. Klimatické podmienky

Centrum mesta sa nachádza v nadmorskej výške 208 metrov a najvyšším bodom mesta je vrch Hradová – 466,1 m n. m., ktorý patrí do masívu Čiernej hory. Klíma v regióne je teplá a mierne vlhká. Priemerná ročná teplota sa pohybuje v rozpätí od 7,7 do 10,5 °C.² Priemerná najvyššia teplota je 26 °C v letných mesiacoch Jún a August a najnižšie priemerné teploty sú v Januári, kedy teplomer ukazuje hodnotu -5 °C (viď príloha č. 3). Priemerný ročný úhrn zrážok je asi 600 – 650 mm (viď príloha č. 4). Obdobie, kedy padne najviac zrážok sú práve letné mesiace Jún a August, kedy je zaznamenaných najviac prívalových dažďov v kombinácii s veľmi suchými a teplými dňami. V poslednom období sú takéto výkyvy počasia čoraz častejšie, čo môže spôsobovať náhle povodne a zosuvy pôdy.

3.2. Demografická charakteristika³

V tejto podkapitole si popíšeme charakteristiku obyvateľstva na základe rôznych ukazovateľov. Poznanie štruktúry obyvateľstva je dôležité vedieť pre každého, kto sa chce zaoberať daným regiónom. V našom prípade si ukážeme, ako sa vyvíjal počet obyvateľov, stredná dĺžka života či pohyb obyvateľstva za uplynulých desať rokov.

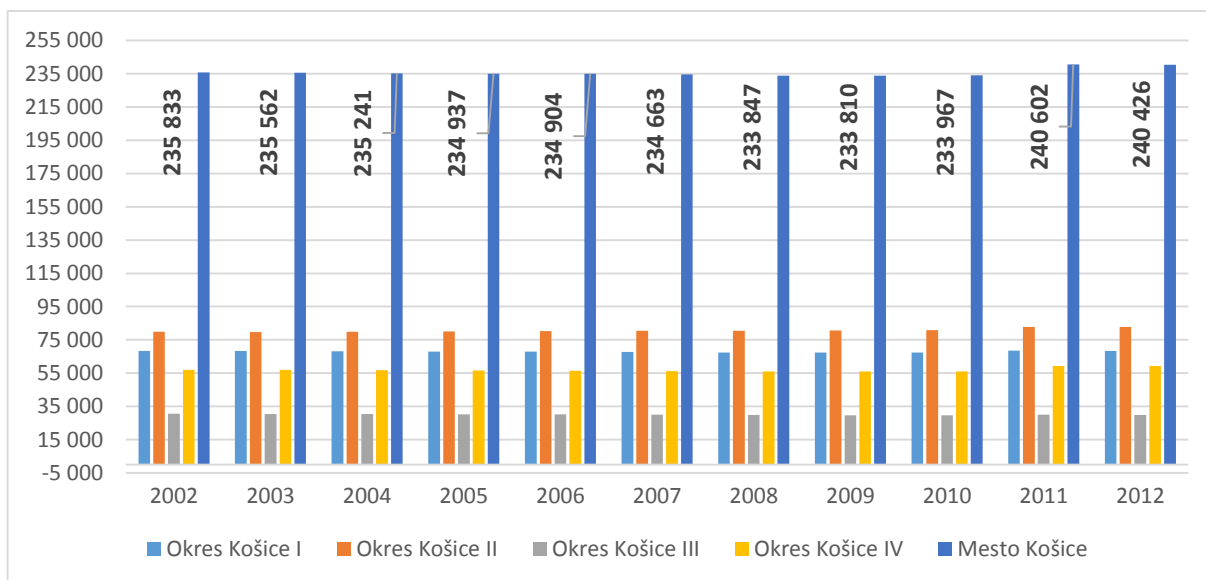
² Košice-city.sk. Dostupné na: <http://www.kosice-city.sk/klimaticke-podmienky/>

³ Všetky údaje boli čerpané z Databázy regionálnej štatistiky. Dostupné na: <http://px-web.statistics.sk/PXWebSlovak/> - sekcia Demografia

3.2.1. Počet obyvateľov a priemerný vek

V Košickom kraji žilo v roku 2012 793 508 trvale bývajúcich obyvateľov. Mesto Košice malo vtedy podiel na celkovom obyvateľstve Košického kraja približne 30,30 %. Ak si porovnáme tento údaj s rokom 2002 (počet obyvateľov Košického kraja bol 767 145), podiel obyvateľstva Košíc bol 30,74 %. Z týchto údajov môžeme konštatovať, že napriek zvyšovaniu počtu obyvateľov v Košickom kraji, klesá podiel obyvateľstva Košíc na celkovom počte Košického kraja. Z toho vyplýva, že obyvateľstvo má tendenciu sťahovať sa na vidiek. Podrobnejšie sa tejto problematike budeme venovať v podkapitole o prírastku obyvateľstva.

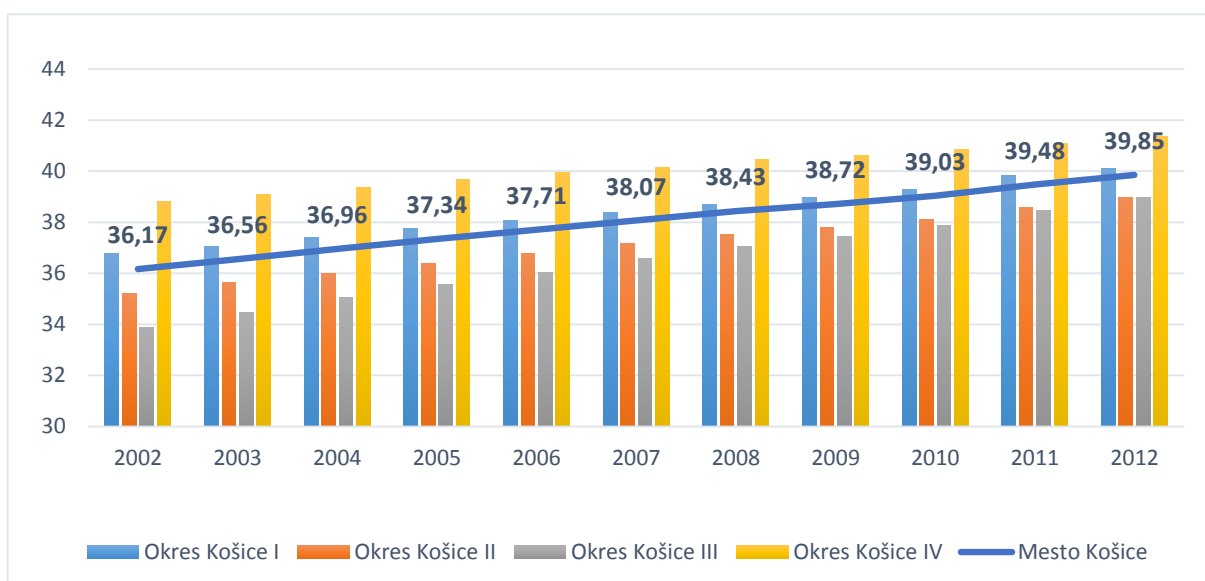
Graf č. 3.1 Stredný stav obyvateľstva v jednotlivých územiach



Zdroj: vlastné spracovanie z údajov Databázy regionálnej štatistiky

Graf č. 3.1 nám ukazuje stredný stav obyvateľstva za uplynulých desať rokov. Podľa Databázy regionálnej štatistiky mali Košice v roku 2002 235 833 obyvateľov, avšak v roku 2012 narástol počet už na 240 426. Najľudnatejší okres za celé sledované obdobie je Košice II, nasleduje Košice I a Košice IV. V okrese Košice III je počet obyvateľov najnižší a nemení sa takmer vôbec. To sa nedá povedať o okrese Košice II, kde obyvateľstvo neustále mierne rastie – v roku 2002 tam žilo 79 711 obyvateľov, zatiaľ čo v roku 2012 to bolo už 82 761. Taktiež v okrese Košice IV bol zaznamenaný v posledných dvoch rokoch mierny nárast o približne 3 000 obyvateľov. Preto môžeme pokladať tieto časti v posledných rokoch za najatraktívnejšie miesto na bývanie.

Graf č. 3.2 Priemerný vek obyvateľstva v jednotlivých územiach

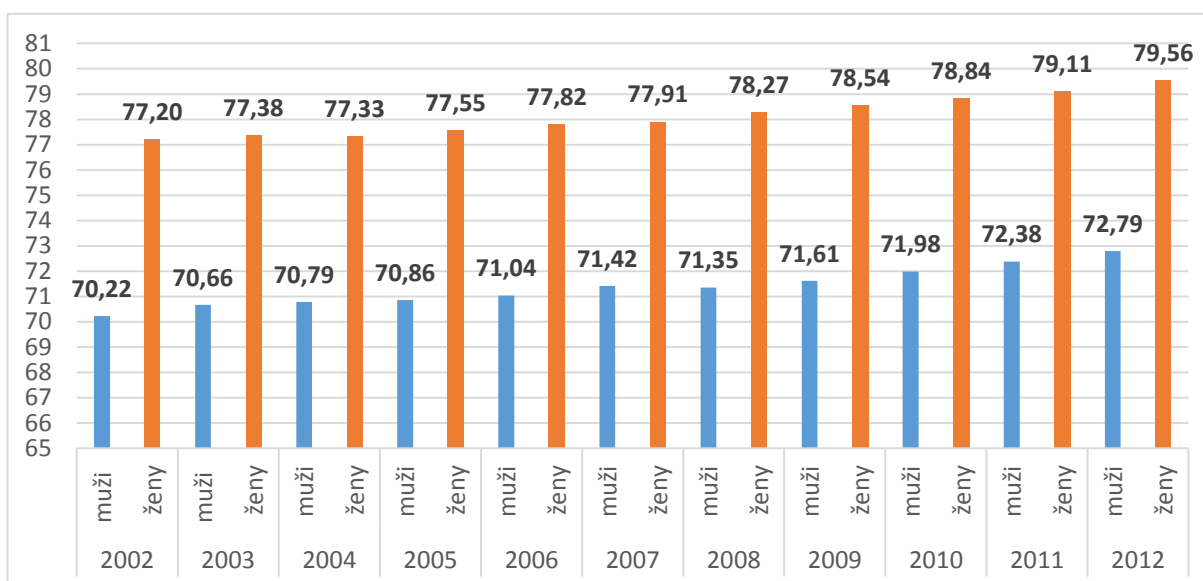


Zdroj: vlastné spracovanie z údajov Databázy regionálnej štatistiky

Graf č. 3.2 nám ukazuje, aký je vývoj priemerného veku obyvateľstva v meste. Je celkom zjavné, že za uplynulých 10 rokov sa priemerný vek zvýšil z približne 36 až na 38 rokov, čo znamená že obyvateľstvo v Košiciach starne. Môže to byť spôsobené aj tým, že mladí ľudia odchádzajú za príležitosťami do iných regiónov či zahraničia. Taktiež vidíme, že priemerne najstaršie obyvateľstvo žije v okrese Košice IV a následne druhé najstaršie v okrese Košice I. V týchto celkoch dosahuje priemerný vek nadpriemer celkového mesta. Naopak, priemerne najmladšie obyvateľstvo bolo až do roku 2010 v okrese Košice III, avšak v rokoch 2011 a 2012 už vidíme, že okresy Košice II a III dosahujú približne rovnakých hodnôt.

Stredná dĺžka života alebo tzv. nádej na dožitie v meste Košice má narastajúci trend pri oboch pohlaviach (viď graf č. 3.3). V roku 2002 bola táto hodnota u žien približne 77,20 rokov, ale za desať rokov stúpila táto hodnota na 79,56 rokov. Rovnaký vývoj platí aj u mužov, avšak tí majú strednú dĺžku života nižšiu ako ženy. V roku 2002 bola táto hodnota 70,22, avšak v roku 2012 bola už 72,79 rokov. Z toho vyplýva, že kvalita života obyvateľstva Košíc rastie každým rokom, čo môže byť spôsobené zvýšenou kvalitou zdravotnej starostlivosti či zmenou životného štýlu obyvateľstva.

Graf č. 3.3 Stredná dĺžka života pri narodení v meste Košice podľa pohlaví



Zdroj: vlastné spracovanie z údajov Databázy regionálnej štatistiky

3.2.2. Národnostná a náboženská štruktúra obyvateľstva

Národnostné zloženie obyvateľstva Košíc je pomerne pestré. Podľa sčítania obyvateľov z roku 2011 žilo v meste 73,8 % Slovákov. Niektoré národnosti sa odvíjajú prevažne z dôsledku blízkosti hraníc susedných štátov a podobných kultúr. Obyvateľov maďarskej národnosti bolo 2,65 %, Rusínov 0,68 % a Ukrajincov 0,3 %. Ďalšie národnosti sú: Rómovia 2%, Česi 0,65 % a Nemci s podielom 0,13 %. Až 19 % obyvateľov Košíc neuviedlo žiadnu národnosť.⁴

Pre pestré dejiny a mnohé zmeny v národnostnom a náboženskom živote mesta sa Košice označujú aj ako mesto tolerancie. Okrem bohatej kultúry sú významným mestom cirkevného života. Čo sa týka náboženského zloženia obyvateľstva, k rímskokatolíckej cirkvi sa prihlásilo 45 % veriacich, ku gréckokatolíckej cirkvi 6,12 %, evanjelickej cirkvi augsburského vyznania 2,33 %, ku kalvinizmu 2 % a ku pravoslávnej cirkvi 1,24 %. Bez vyznania ostalo 16,6 % obyvateľov. Ostatné obyvateľstvo uviedlo ostatné náboženstvo alebo neuviedli žiadne.⁵

⁴ Obyvateľstvo podľa národnosti. Štatistický úrad Slovenskej republiky. Dostupné z: http://portal.statistics.sk/files/ev_narodnost_12_7_v12.pdf

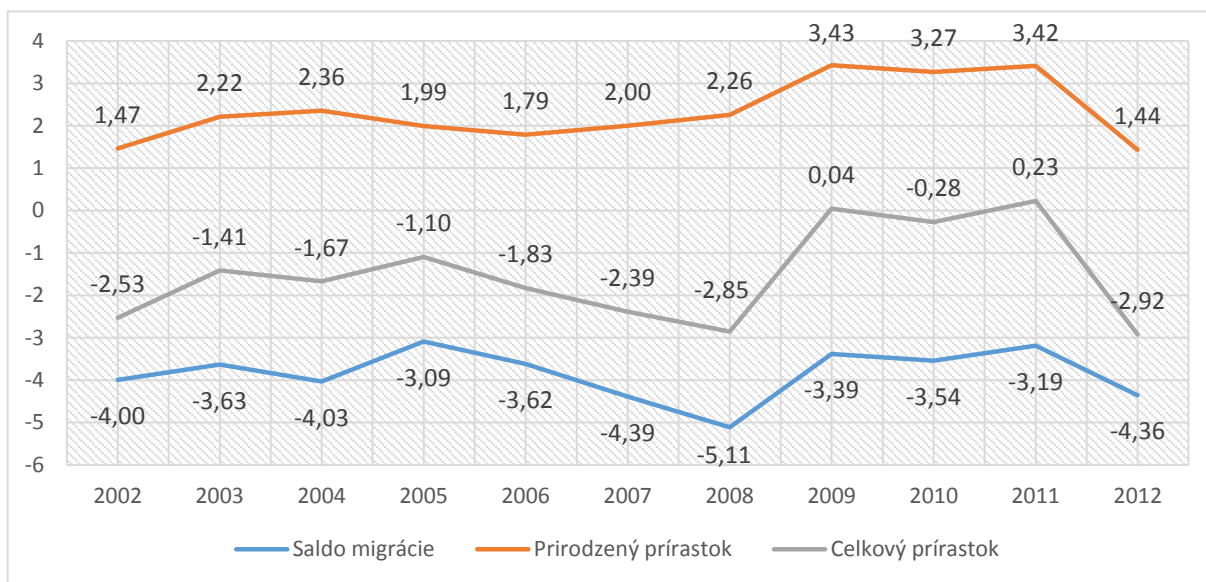
⁵ Základné údaje zo Sčítania obyvateľov, domov a bytov 2011, obyvateľstvo podľa náboženského vyznania. Dostupné na: http://portal.statistics.sk/files/ev_v2-nabozenske-vyznanie.pdf

3.2.3. Pohyb obyvateľstva

Ak sa pri určitom regióne spomína prírastok obyvateľstva, hovoríme o migrácii alebo prirodzenom prírastku obyvateľstva. Ak spočítame tieto údaje spolu, vznikne nám celkový prírastok, čím vyjadrujeme, či celkového obyvateľstva v danom regióne pribúda alebo ubúda.

Situácia danej problematiky v meste Košice je uvedená v grafe č. 3.4. Vidíme, že zatiaľ čo prirodzený prírastok je v celom sledovanom období kladný, t. j. počet živonarodených je vyšší ako počet zomretých, v oblasti migrácie je skutočnosť celkom odlišná. Saldo migrácie je záporné, čo znamená že z Košíc sa vysťahuje viac obyvateľov ako prichádza.

Graf č. 3.4 Vybrané ukazovatele pohybu obyvateľstva v meste Košice
(v prepočte na tis. obyvateľov)



Zdroj: vlastné spracovanie z údajov Databázy regionálnej štatistiky

Najvyššia miera prirodzeného prírastku bola zaznamenaná v roku 2009, kedy na tisíc obyvateľov pripadalo 3,42 živonarodených. Naopak, najnižšia bola v roku 2006, kedy bola hodnota na úrovni 1,79 živonarodených. Graf uvádza, že najnižšie saldo migrácie bolo v roku 2008 - hodnota dosahovala vtedy -5,11 vysťahovaných na tisíc obyvateľov. Najvyššie saldo, aj keď stále záporné, bolo v roku 2005 na úrovni -3,09 vysťahovaných.

Z týchto skutočností je logický aj vývoj celkového prírastku v Košiciach. Aj keď je prirodzený prírastok kladný, saldo migrácie „ťahá“ krivku celkového prírastku nadol až do záporných hodnôt. Príčinou môže byť migrácia mladých ľudí za vzdelaním, prácou alebo inými príležitosťami v ostatných regiónoch. Už v podkapitole 3.2.1. sme videli, že stredná dĺžka

života pri narodení stúpa každým rokom, čo môže byť spôsobené zvýšenou kvalitou zdravotnej starostlivosti v poslednom období, avšak keďže mladí ľudia odchádzajú z regiónu, zvyšuje sa priemerný vek obyvateľstva, čo môže byť v budúcnosti veľkým ekonomickým a sociálnym problémom.

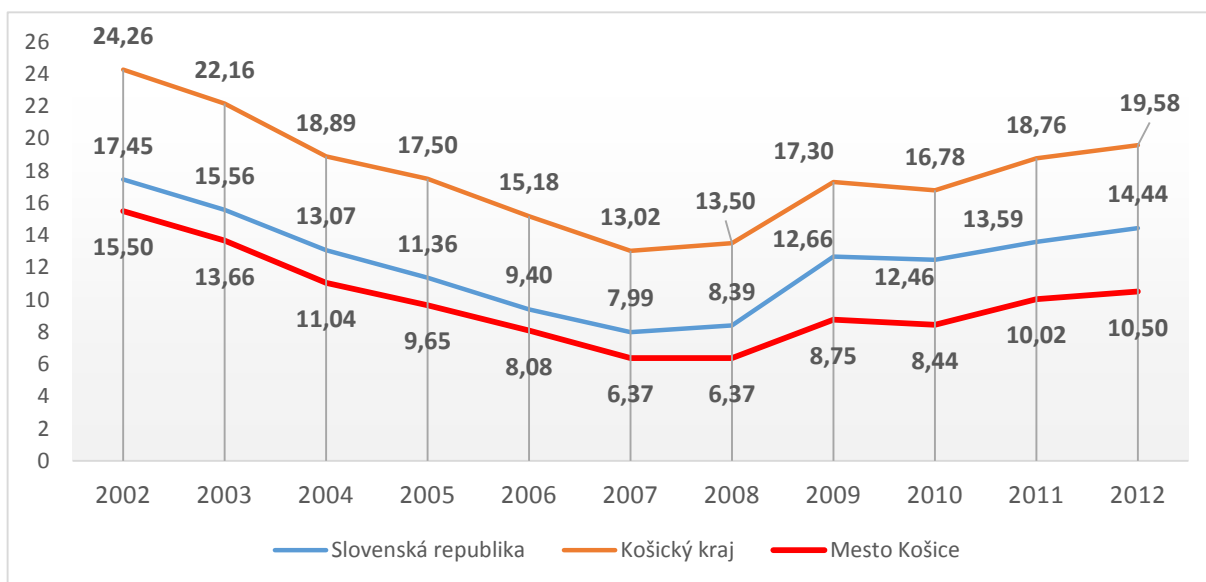
Všimnime si ale obdobie, kedy bol pridelený Košiciam titul EHMK, teda dobu od roku 2008. V rokoch 2009 – 2011 bol zaznamenaný vysoký prirodzený prírastok a nie až tak záporné saldo migrácie, čo spôsobilo že celkový prírastok sa dostal aj do kladných hodnôt. V roku 2011 to bolo 0,23 obyvateľa na tisíc obyvateľov, čo je veľký rozdiel oproti predošlým rokom. Je ale nepravdepodobné, že tento vývoj bol zapríčinený udeleným titulom.

3.3. Trh práce

3.3.1. Nezamestnanosť

Košický kraj je príznačný tým, že je tu evidovaná vyššia miera nezamestnanosti ako v ostatných regiónoch Slovenska (viď graf č. 3.5). Oproti priemeru Slovenska je v celom sledovanom období Košický kraj nad priemerom.

Graf č. 3.5 Miera evidovanej nezamestnanosti jednotlivých území (v %)



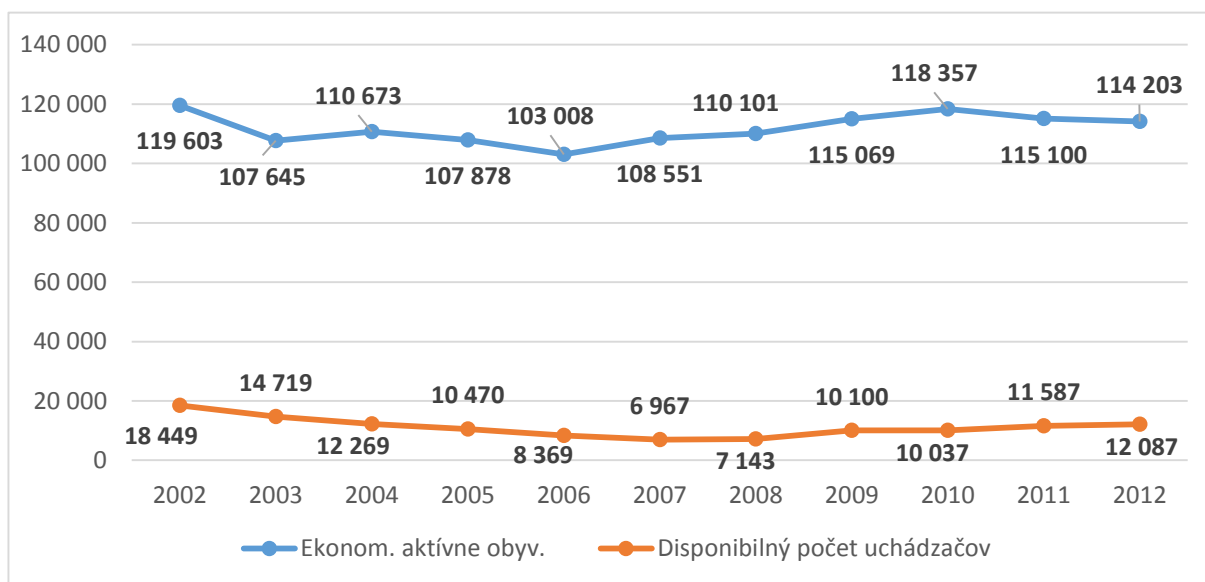
Zdroj: vlastné spracovanie z údajov Databázy regionálnej štatistiky

To sa nedá však tvrdiť o meste Košice, ktoré má nižšiu nezamestnanosť ako priemer Slovenska. V období rokov 2002 – 2008 vidíme dopad postupného ekonomického rastu, avšak v roku 2009 zaznamenávame už medziročný zvýšený nárast oproti predošlému roku. Je to

zapríčinené predovšetkým hospodárskou krízou, ktorá vtedy postihla nie len celé Slovensko, ale aj ostatné štáty. Firmy boli nútené v tomto období prepúšťať, čo sa odrazilo aj v našom grafe – v roku 2009 medziročne stúpila miera nezamestnanosti na Slovensku o 4,27 p.b. a v meste Košice o 2,38 p. b. V ďalších rokoch je trend miery nezamestnanosti rastúci vo všetkých sledovaných územiach.

V grafe č. 3.6 vidíme vývoj pracovnej sily a počet disponibilných uchádzačov o zamestnanie v Košiciach. Za ekonomicky aktívne obyvateľstvo považujeme súčet zamestnaných a nezamestnaných, ktorí sa uchádzajú o zamestnanie. Disponibilní uchádzači sú tí, ktorí si aktívne hľadajú prácu a sú schopní nastúpiť do práce bezprostredne po predložení vhodnej ponuky na voľné pracovné miesto.

Graf č. 3.6 Pracovná sila a uchádzači o zamestnanie v Košiciach



Zdroj: vlastné spracovanie z údajov Databázy regionálnej štatistiky

V každom roku vidíme mierne výkyvy počtu ekonomicky aktívneho obyvateľstva, čo však ako vidíme v grafe č. 3.6, môže byť zapríčinené výkyvmi disponibilných uchádzačov. V roku 2002 bol podiel uchádzačov na ekonomicky aktívnom obyvateľstve na úrovni 15,43 %. O desať rokov neskôr bola táto hodnota na úrovni 10,58 %. Len pre doplnenie, v čase prevládajúcej hospodárskej krízy v roku 2009 bol podiel uchádzačov 8,78 %.

3.3.2. Štruktúra zamestnanosti

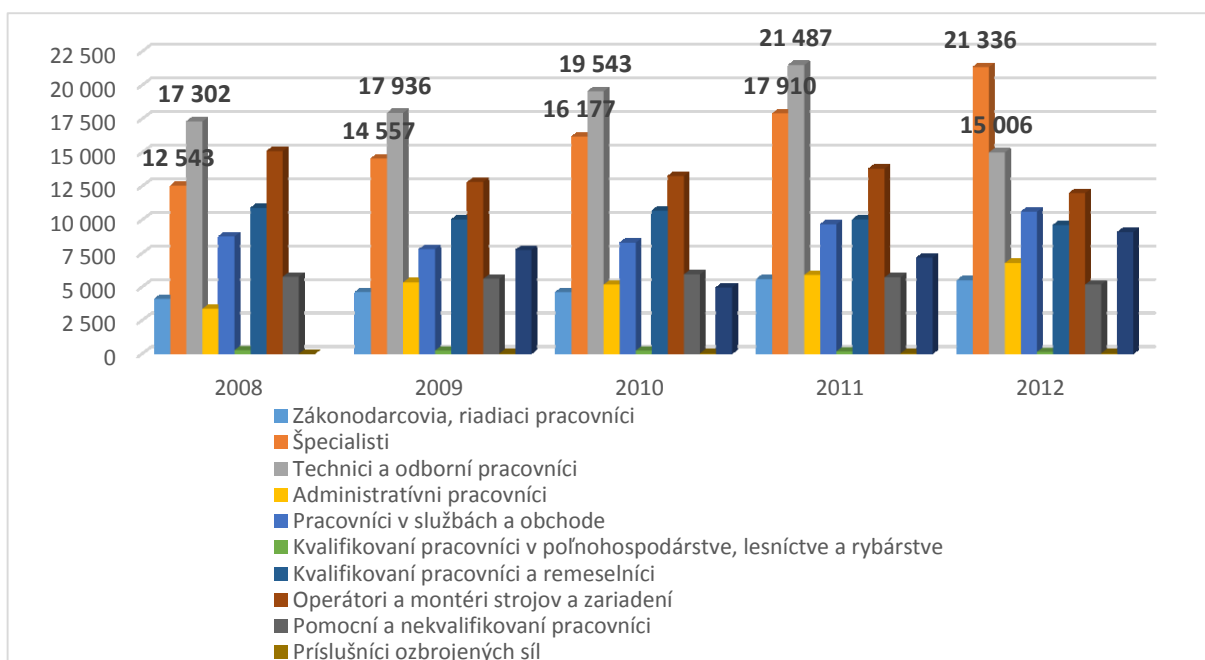
V tejto časti sa pokúsime popísať štruktúru zamestnanosti a mzdy v Košiciach. Mesto je známe svojou priemyselnou aktivitou a teda pokúsime sa toto tvrdenie potvrdiť alebo vyvrátiť.

Pre zachovanie konkurencieschopnosti regiónu by sa mali aktivity zamerať do oblasti služieb a zároveň zefektívniť priemyselnú výrobu investíciami do nových technológií.

V posledných rokoch sa začína v Košiciach rozrastať sektor informačných technológií. Vznikol tu klaster informačných technológií a organizácia IT Valley, ktorej „*cieľom je vytvárať vhodné podmienky na vznik a rozvoj centra excelencie informačných a komunikačných technológií na území východného Slovenska a zatriktívňovať jeho sociálno - ekonomické prostredie predovšetkým pre mladých ľudí.*“⁶

V grafe č. 3.7 vidíme vývoj zamestnanosti v jednotlivých pracovných pozíciách. V našom prípade je dôležité si všimnúť jedného poznatku. Zatiaľ čo v roku 2008 bol počet špecialistov, do ktorého sú zahrnuté aj pracovné miesta informačných technológií, na úrovni približne 12 500 pracovníkov, trend bol v sledovanom období neustále rastúci a v roku 2012 ich bolo už približne 21 000. To potvrdzuje neustály rast sektoru informačných technológií v Košiciach.

Graf č. 3.7 Štruktúra zamestnanosti v Košiciach



Zdroj: vlastné spracovanie z údajov Databázy regionálnej štatistiky

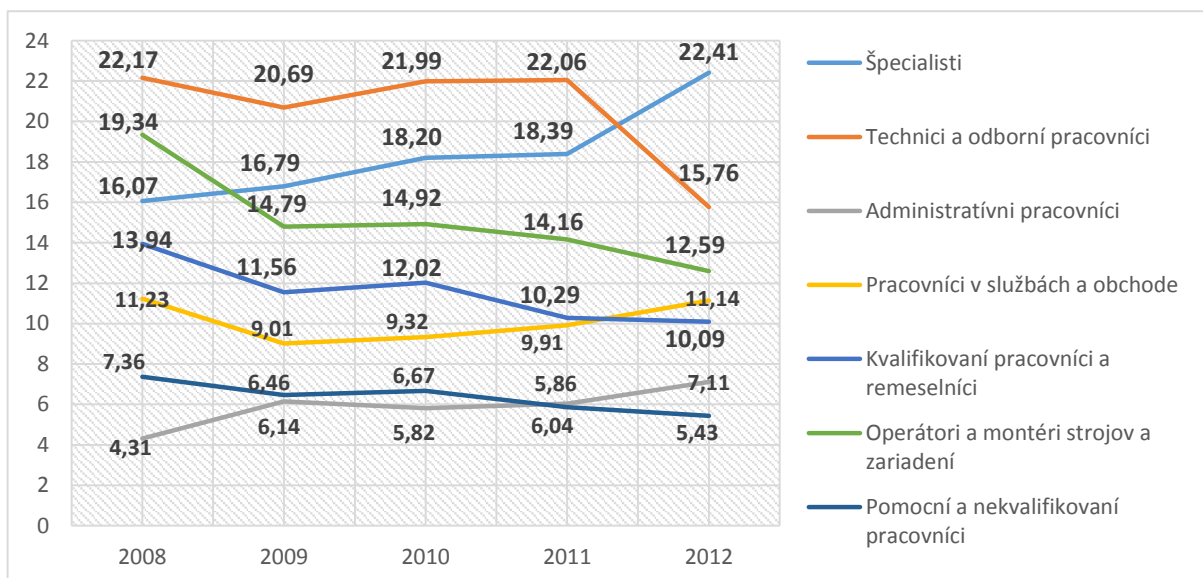
Ak sa zameriame na pracovné miesta technikov a odborných pracovníkov, vidíme, že do roku 2011 bol trend rastúci až do úrovne 21 487 pracovníkov. Avšak v roku 2012 bol zaznamenaný veľký pokles až o približne 6 000 ľudí. Taktiež vidíme zmenu počtu operátorov

⁶ IT Valley. Dostupné na: <http://www.kosiceitvalley.sk/sk/o-kosice-it-valley>

a montérov strojov a zariadení, ktorí poklesli o približne 3 000 pracovníkov za uplynulých päť rokov. Ostatné pracovné pozície sú pomerne stabilné v celom sledovanom období.

Graf č. 3.8 nám ukazuje, akým podielom sa jednotlivé vybrané odvetvia podieľajú na celkovej zamestnanosti.

Graf č. 3.8 Podiel jednotlivých odvetví na celkovej zamestnanosti v Košiciach (v %)



Zdroj: vlastné spracovanie z údajov Databázy regionálnej štatistiky

Aj v tomto grafe vidíme nárast špecialistov v regióne. V roku 2008 sa podieľali títo pracovníci na úrovni 16,07 %, avšak v roku 2012 bol podiel už 22,41 %. Naopak, vidíme pokles operátorov a montérov strojov a zariadení a taktiež v poslednom roku pokles technikov a odborných pracovníkov.

3.3.3. Mzdy

Dôležitým ukazovateľom životnej úrovne v regióne je mesačná mzda. Ak sa pozrieme na jednotlivé odvetvia (viď graf č. 3.9), vidíme značné zmeny v jednotlivých rokoch.

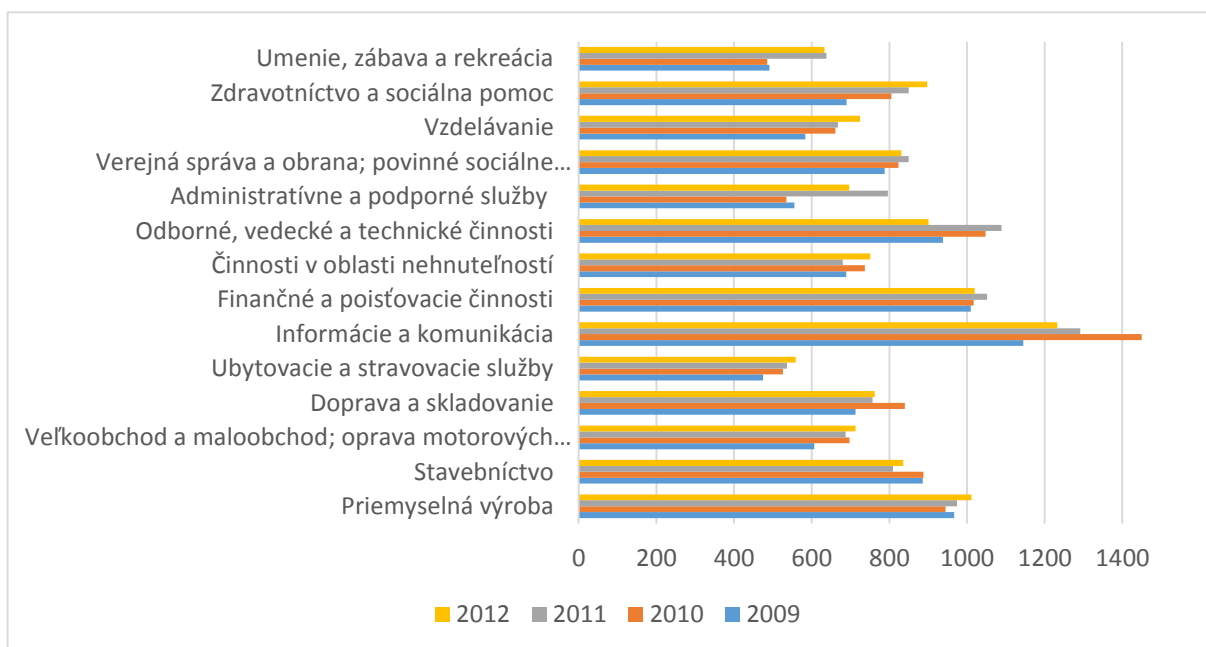
Na sledované roky vybraných odvetví sme použili Revidovanú klasifikáciu ekonomických činností SK NACE Rev. 2, ktorú v oblasti štatistiky záväzne používajú všetky členské štáty EÚ.⁷ Do tohto ukazovateľa započítavame všetky podniky s počtom viac ako 20 zamestnancov.

⁷ Používanie tejto klasifikácie je v oblasti štatistiky záväzné pre všetky členské štáty Európskej únie. Vyhláška o tejto klasifikácii nadobudla účinnosť od 1. januára 2008.

Z grafu č. 3.9 jasne vidíme, že za sledované roky bola najvyššia priemerná nominálna mzda v odvetví informácií a komunikácie. V roku 2010 dosiahla mzda vrchol a presiahla úroveň 1 400 EUR. V ďalších dvoch rokoch však už táto mzda poklesla na približnú úroveň 1 200 EUR. Stále je to však vysoká hodnota pri porovnaní s ostatnými odvetviami.

Naopak za najnižšie mzdy sa dajú považovať činnosti v oblasti ubytovania a stravovania, umenia, zábavy a rekreácie. Ide teda o činnosti spájané s cestovným ruchom. Nie je to však celkom objektívne, keďže viacero podnikov v oblasti cestovného ruchu nezamestnáva viac ako 20 pracovníkov, čo znamená že napr. drobní podnikatelia s malými stravovacími či ubytovacími zariadeniami zostávajú nepovšimnutí.

**Graf č. 3.9 Priemerná nominálna mesačná mzda
v Košiciach za roky 2009 – 2012 (v EUR)**



Zdroj: vlastné spracovanie z údajov Databázy regionálnej štatistiky

Všimnime si, že pomerne najvyššie mzdy sú v oblasti služieb, ako sú finančné, odborné, vedecké a technické činnosti alebo už vyššie spomínané informačné. Sú to teda tie z terciérneho sektoru, na ktoré sa v 21. storočí kladie najväčší dôraz a ktoré majú už dnes dôležitý význam pre región a jeho konkurencieschopnosť.

3.4. Priemysel

Košice sú najdôležitejším priemyselným centrom východného Slovenska. V meste je najviac zastúpený hutnícky a strojárenský priemysel, avšak v posledných rokoch narastá aj počet firiem v oblasti informačných a telekomunikačných technológiách.

Najväčší podiel na priemyselnej produkcii má hutnícky kombinát U. S. Steel Košice, s.r.o., ktorý spolu s dcérskymi spoločnosťami patrí medzi najväčších výrobcov plochých valcovaných výrobkov v Európe. Jeho výroba sa sústreďuje prevažne na výrobky s vyššou pridanou hodnotou pre obalový, elektrotechnický, spotrebný, stavebný a automobilový priemysel. V roku 2012 zamestnávala spoločnosť 10 661 aktívnych zamestnancov, čím sa radí medzi najväčších zamestnávateľov na východnom Slovensku.⁸

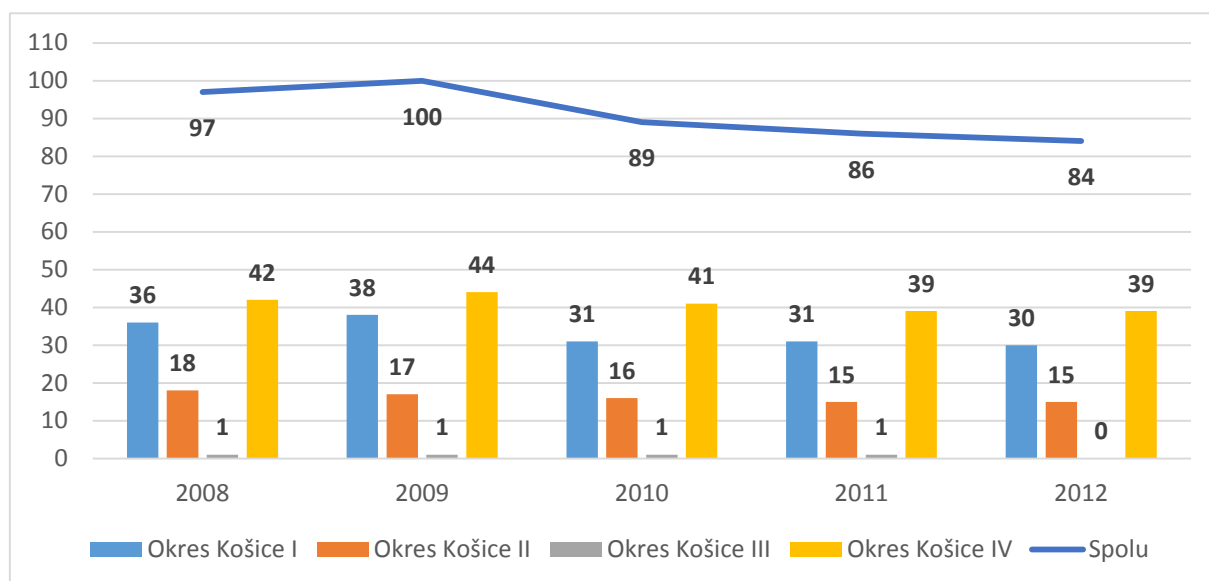
Ďalšími významnými podnikmi sú Východoslovenské strojárne Košice a Inžinierske stavby Košice. Tepláreň TEKO Košice v mestskej časti Juh zásobuje mesto tepelnou energiou a je aj výrobcom elektrickej energie.

Ako bolo už vyššie spomenuté Košice sa stávajú centrom špičkových informačných a telekomunikačných technológií. Svoje kancelárie do mesta umiestnili spoločnosti T-Systems Slovakia, Ness Slovakia, Siemens PSE, VSE IT služby, Cisco Systems Slovakia, Microsoft Slovakia a Slovak Telekom. V roku 2007 sa tieto firmy pod záštitou KSK združili do organizácie Košice IT Valley, ktoré v roku 2012 zamestnávalo už vyše 6 000 kvalifikovaných odborníkov.⁹ Z nich najvýznamnejšia spoločnosť T-Systems Slovakia zamestnáva viac ako 2 500 pracovníkov a radí sa tak do priečky druhého najväčšieho zamestnávateľa v Košiciach. V najbližších rokoch zvažuje 10 % nárast, ktorý by sa týkal počtu zamestnancov, objemu tržieb, ale tiež množstva realizovaných projektov. Tamojší ľudia vytvárajú IKT riešenia pre kľúčové medzinárodné spoločnosti v automobilovom priemysle, doprave a logistike, či bankovníctve a službách. Z Košíc pracujú na významných medzinárodných projektoch a majú priestor pre unikátny profesionálny rast.¹⁰

⁸ Podľa výročnej správy U.S.Steel Košice z roku 2012. Dostupná na: http://www.usske.sk/corpinfo/2012/USSK_AR_2012_sk.pdf

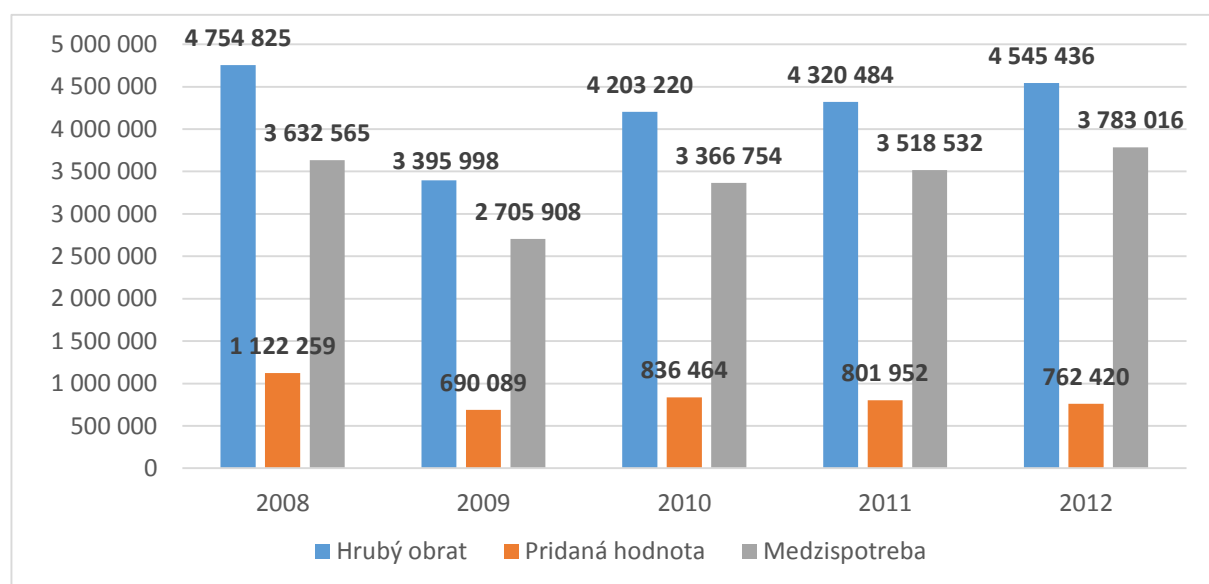
⁹ KIZEK, Marián. Firmám z košického IT Valley chýbajú zamestnanci. *korzár.sme.sk*, 5.1.2013. Dostupné na: <http://kosice.korzar.sme.sk/c/6654659/firmam-z-košického-it-valley-chybaju-zamestnanci.html>. ISSN 1335-4566

¹⁰ Spracované z tvrdení generálneho riaditeľa T-Systems Thomasa Bogdaina. Dostupné na: <http://www.t-systems.sk/press-center/detail-page-press-release/1004222>

Graf č. 3.10 Počet priemyselných závodov

Zdroj: vlastné spracovanie z údajov Databázy regionálnej štatistiky

V grafe č. 3.10 vidíme vývoj počtu priemyselných závodov v jednotlivých územiach. Do týchto údajov sú započítavané všetky priemyselné jednotky podnikov s viac ako 20 zamestnancami. V roku 2009, kedy vrcholila hospodárska kríza, bol počet týchto závodov najvyšší - dosiahol v meste Košice hodnotu 100. Od tohto roku však vidíme už iba pokles vo všetkých okresoch. Za roky 2009 – 2012 zaznamenávame najvyšší pokles v okrese Košice I, kde sa ich počet znížil o 8 podnikov. Celkový počet sa v tomto období znížil o 16 podnikov. Môžeme to prisudzovať zotrúvajúcim efektom hospodárskej krízy, ktorá zasiahla celý svet.

Graf č. 3.11 Vybrané ukazovatele priemyselných závodov v meste Košice (v tis. EUR)

Zdroj: vlastné spracovanie z údajov Databázy regionálnej štatistiky

Graf č. 3.11 nám ukazuje hodnoty hrubého obratu, pridanej hodnoty a medzispotreby priemyselných podnikov, ktoré sú umiestnené v meste Košice.

Hrubým obratom rozumieme produkciu vlastných výrobkov, tovaru a služieb produkovanú tuzemskými jednotkami v danom období, pričom je zahrnutá aj produkcia, ktorá nevstupuje na trh. V roku 2009 vidíme dopad hospodárskej krízy, kedy bola táto hodnota najnižšia a dosahovala približne 3,4 mld. EUR. Aj keď klesá počet závodov v tomto regióne, v ďalších rokoch vidíme postupný nárast a v roku 2012 bola hodnota približne 4,5 mld. EUR.

Pridaná hodnota je z ekonomického hľadiska tá časť produkcie, ktorú vytvorila jednotka svojou činnosťou. Ukazovateľ zahŕňa hodnotu hrubého obratu zmenšenú o medzispotrebu za predpokladu, že oba ukazovatele sú ocenené v rovnakých cenách. V roku 2008 bola táto hodnota najvyššia (na úrovni 1,1 mld. EUR), no znova v roku 2009 vidíme značný pokles na hodnotu 690 mil. EUR. V ďalšom období vidíme už len fluktuovaný vývoj tohto ukazovateľa.

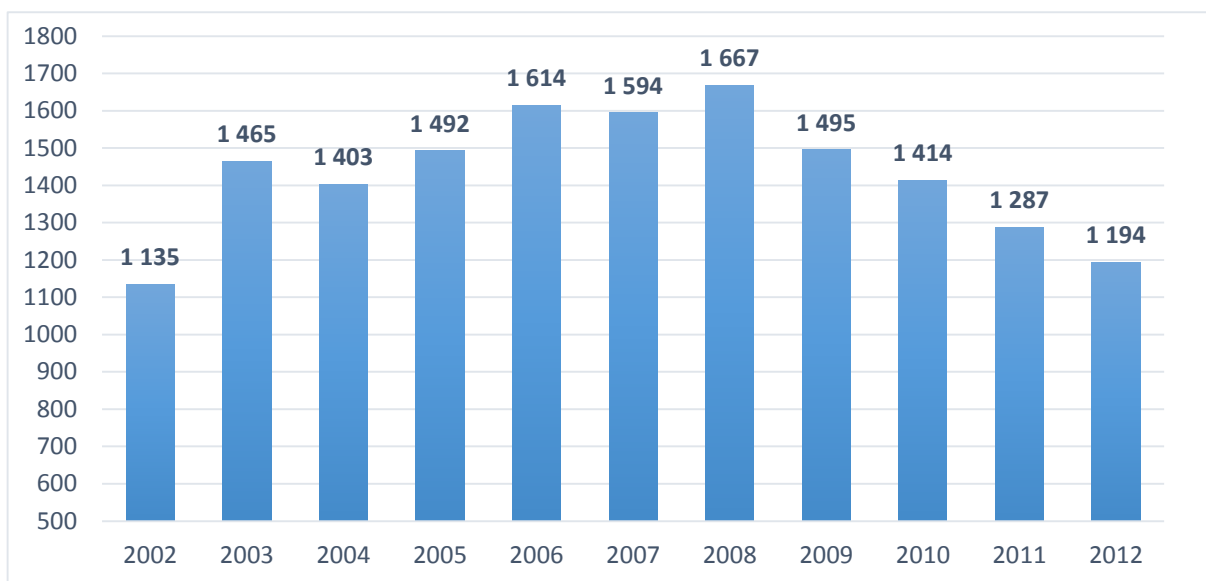
Ukazovateľ medzispotreby zahŕňa hodnotu všetkých materiálov, energie a služieb spotrebovaných počas sledovaného obdobia pri výrobe výrobkov a poskytovaní služieb. Znova vidíme podobný trend, ako v predošliých ukazovateľoch, kde najnižšia hodnota bola v čase hospodárskej krízy. Bolo to spôsobené najmä tým, že firmy nevyrábali také množstvo produktov, takže sa vynaložilo aj menej materiálu alebo energie. V ďalších rokoch začala táto hodnota znovu narastať, čo znamená, že na výrobu sa začalo využívať viac materiálu a techniky, na ktorú je potrebná energia. Môžeme teda konštatovať, že pravdepodobne podniky začali na výrobu využívať energeticky náročnejšie stroje a zariadenia.

3.5. Stavebníctvo

Stavebníctvo v meste Košice vykazuje výkyvy v sledovanom desaťročnom období. Do údajov v nasledujúcich grafoch sú započítané podniky s počtom zamestnancov 20 a viac.

V grafe č. 3.12 vidíme, aký bol priemerný počet zamestnancov, ktorí pracovali v tomto odvetví. Môžeme povedať, že najvyšší priemerný počet bol zaznamenaný v roku 2008, teda v období, kedy vrcholila expanzia ekonomiky. V nasledujúcich rokoch už vidíme dopady hospodárskej krízy, kedy sa v priebehu piatich rokov znížil priemerný počet zamestnancov v stavebníctve o približne 500 pracovníkov. Dôvod znižovania týchto kapacít môže byť aj nahradzovanie pracovnej sily strojmi a zariadeniami, ktorými sa v celkovom výsledku zvyšuje produktivita práce.

Graf č. 3.12 Priemerný evidenčný počet zamestnancov v stavebníctve (počet osôb)



Zdroj: vlastné spracovanie z údajov Databázy regionálnej štatistiky

V grafe č. 3.13 vidíme celkovú stavebnú produkciu stavebných firiem. Zatiaľ čo od roku 2009 sa konštantne znižuje počet zamestnancov v tomto odvetví, nedá sa to celkom tvrdiť aj o stavebnej produkcii. V období hospodárskej krízy vidíme síce mierny pokles tejto produkcie, avšak produkcia neklesá priamo úmerne s počtom zamestnancov.

Graf č. 3.13 Stavebná produkcia podľa dodávateľských zmlúv (tis. EUR)

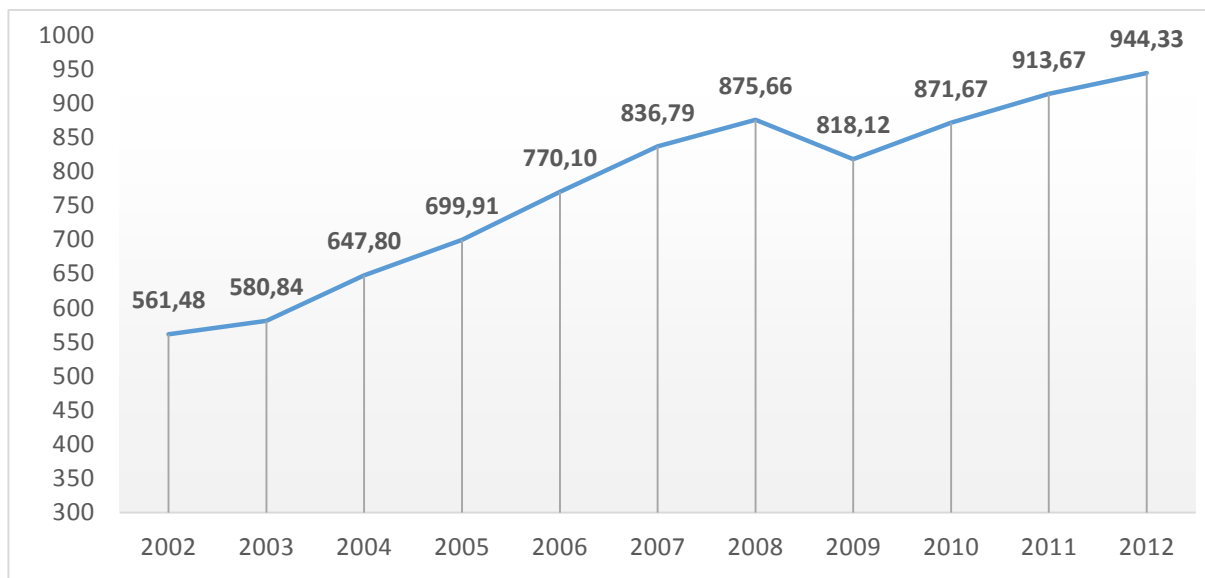


Zdroj: vlastné spracovanie z údajov Databázy regionálnej štatistiky

Ak si napríklad porovnáme roky 2004 a 2011, priemerný počet zamestnancov bol v roku 2004 na úrovni 1 403 a v roku 2011 dosiahol počet 1 287 (viď graf č. 3.12). Hodnota stavebnej

produkcie bola však v roku 2011 o 187 mil. EUR vyššia ako v roku 2004, čo nám naznačuje, že produktivita práce na jedného pracovníka sa v priebehu rokov zvyšuje.

Graf č. 3.14 Priemerná nominálna mesačná mzda zamestnanca (v EUR)



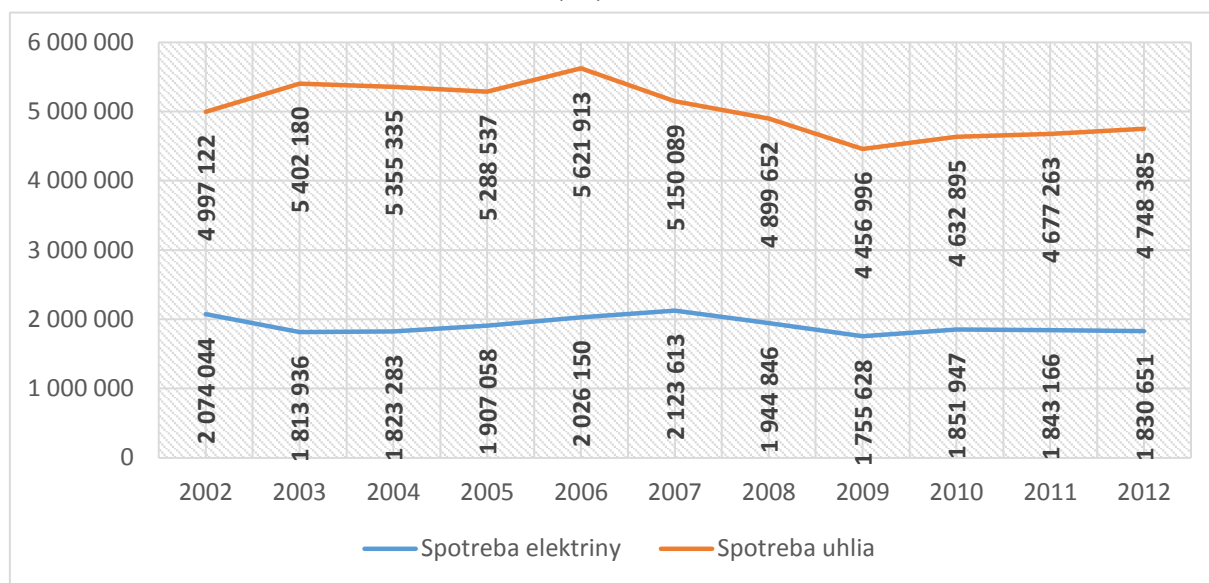
Zdroj: vlastné spracovanie z údajov Databázy regionálnej štatistiky

Podľa ŠÚ SR priemerná nominálna mesačná mzda zahŕňa čiastku mzdových nákladov vyplácanú vlastným zamestnancom ako odmenu za prácu alebo jej náhradu na základe právneho vzťahu k zamestnávateľovi. Je to hrubá mzda, neznižená o zákonné alebo so zamestnancom dohodnuté zrážky. V grafe č. 3.14 vidíme vývoj tejto mzdy v stavebníckom odvetví. Vidíme že každoročne táto mzda rastie, až na rok 2009, kde vidíme dopad ekonomickej krízy. Nominálnu mzdu si však netreba pomýliť s reálnou mzdou, ktorá vyjadruje množstvo reálne možných nakúpených statkov a služieb, ktoré si pracovník môže za mzdu obstaráť.

3.6. Energetika

Energetika naberá v dnešnej dobe stále viac na význame v súvislosti s trvalou udržateľnosťou. Využívanie fosílnych palív (ropa, uhlie, zemný plyn) je stále najpoužívanejším prírodným zdrojom v energetickej produkcii. Tento spôsob produkcie však nie je trvalo udržateľný keďže fosílna palivá sa radia medzi neobnoviteľné zdroje. My sa v tejto kapitole pozrieme, akou veľkosťou sú spotrebúvané rôzne druhy energií vo firmách mesta Košice. Do údajov sme zarátali firmy z odvetvia poľnohospodárstva, lesníctva, dopravu, priemysel a stavebníctvo s počtom zamestnancov viac ako 20.

Graf č. 3.15 Spotreba elektriny (v MWh) a čierneho uhlia, hnedého uhlia a koksu (v t)



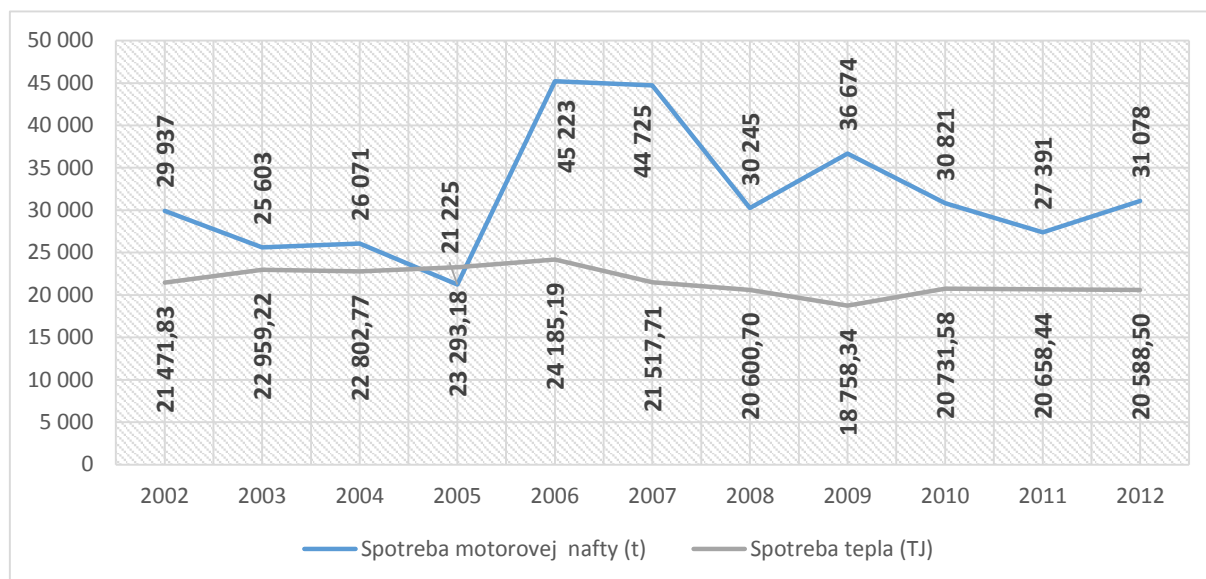
Zdroj: vlastné spracovanie z údajov Databázy regionálnej štatistiky

V grafe č. 3.15 vidíme spotrebu elektriny a spotrebu čierneho uhlia, hnedého uhlia a koksu. Sledované firmy mesta Košice majú vysokú spotrebu uhlia najmä z dôvodu existencie priemyselných hutníckych závodov, ako je U.S.Steel, ktoré sa radí do okresu Košice II. V čase hospodárskej krízy, teda v roku 2009, vidíme najnižšiu spotrebu uhlia aj elektriny, čo značí, že firmy neprodukovali také množstvá produktov a preto nevyužívali toľko energie ako v ostatných rokoch.

Spotrebu tepla firiem našich sledovaných odvetví uvádzame (viď graf č. 3.16) v mernej jednotke energie - terajouloch. Priebeh tohto ukazovateľa je pomerne stabilný, pretože firmy našich sledovaných odvetví väčšinou využívajú pomerne rovnaké množstvo tepla na svoju prevádzku. Najnižšia spotreba je však znova v roku 2009.

Priebeh spotreby motorovej nafty je však celkom odlišný. Najnižšiu hodnotu sme zaznamenali v roku 2005, kedy bola spotreba tohto paliva na úrovni 21 tis. ton. V roku 2006 vidíme už nárast na úroveň 45 tis. ton, avšak nedá sa s presnosťou konštatovať, čo zapríčinilo tento nárast, avšak môžeme predpokladať, že to mohlo byť aj v dôsledku nepresných meraní. V roku 2009 vidíme, že spotreba je na úrovni 30 tis. ton, ale každým ďalším rokom sa táto hodnota znižuje.

Graf č. 3.16 Spotreba motorovej nafty (v t) a tepla (v TJ)



Zdroj: vlastné spracovanie z údajov Databázy regionálnej štatistiky

3.7. Doprava

Doprava zohráva v súčasnej modernej spoločnosti dôležitú úlohu vo svetovom obchode či cestovnom ruchu. Súčasné technologické možnosti a dopravná infraštruktúra nám umožňujú transport z jednej strany planéty na druhú so súčasne stále nižšími (najmä časovými) nákladmi. Z regionálneho hľadiska sa dá považovať rozvinutá dopravná infraštruktúra za jeden zo základných faktorov konkurenčne schopného regiónu. Tento aspekt môže totiž pôsobiť aj ako lokalizačný faktor pre potenciálne firmy. My si v tejto podkapitole uvedieme, aká je situácia v oblasti dopravy v meste Košice.

3.7.1. Dopravná dostupnosť

Vďaka geografickej polohe mesta sa stávajú Košice dôležitým dopravným prepojením východu so západom, kde tvoria spojnicu medzi západnou a strednou Európou na jednej strane a Ukrajinou a Ruskom na strane druhej. Od hlavného mesta Bratislavy sú Košice vzdialené približne 400 km, a pre ďalší ekonomický rast je dôležité, aby sa v blízkej budúcnosti tieto dve mestá prepojili súvislou diaľnicou. V súčasnosti je diaľnica vo výstavbe a dokončené sú len niektoré úseky. Mestá však spája elektrifikovaná železničná trať, ktorá ide trasou Košice – Poprad – Žilina – Bratislava a cesta trvá približne 5 hodín.

Železničná doprava v Košiciach existuje od 14. augusta 1860, kedy bola predĺžená Potiská železnica od Miškovca do Košíc. Neskôr pribudli i ďalšie trate:

- 1870: Košicko-bohumínska železnica cez Žilinu do sliezskeho Bohumína, s odbočkou do Prešova.
- 1873: Zemplínska železnica do Michalían a ďalej na Čiernu nad Tisou.
- 1890: Turnianska železnica cez Turňu nad Bodvou a Tornanádasku do Miškovca, jej prepojením s Rožňavou od roku 1955 sa získalo aj južné spojenie so západom Slovenska.

V Košiciach končí taktiež širokorozchodná železničná trať, po ktorej sa dopravuje železná ruda z Ukrajiny do U. S. Steel Košice.

Taktiež treba zdôrazniť, že mesto je metropolou východného Slovenska, čo z neho robí miesto, ktoré denne priťahuje množstvo obyvateľov z okolitých obcí. Títo ľudia dochádzajú do centra východu za prácou, oddychom či kultúrnym vyžitím. Od Košíc smerom na sever vo vzdialenosti asi 36 kilometrov leží tretie najväčšie mesto na Slovensku – Prešov, ktoré je s Košicami prepojené diaľnicou D1. V súčasnosti preto obyvateľom týchto miest a okolia nebráni nič v rýchlom presune do cieľového mesta. Dokončenie jej nadväzujúcich úsekov, umožňujúcich spojenie cez Poprad a Žilinu do Bratislavy, je predpokladané do roku 2017. Kvalitné prepojenie južným ťahom cez Zvolen má priniesť rýchlostná cesta R2 a spojenie na Budapešť a Miškovec rýchlostná cesta R4.

Vzhľadom na priaznivú urbanistickú štruktúru existujú v Košiciach dva mestské dopravné okruhy. Vnútorňý mestský okruh (I.) obkolesuje historické jadro a je tvorený širokými štvorpruhovými ulicami: Štefánikova, Protifašistických bojovníkov, Senný trh, Námestie osloboditeľov, Štúrova, Moyzesova a Hviezdoslavova (v opačnom smere Bačíkova-Továrenská). Vonkajší mestský okruh (II.) prebieha okrajovými mestskými časťami štvorpruhovými komunikáciami: Alejová, Trieda SNP, Watsonova, Hlinkova, Prešovská, Južné nábregie, Nižné Kapustníky.

3.7.2. Verejná doprava

Vo všeobecnosti môžeme za verejnú dopravu mesta považovať mestskú hromadnú dopravu, prímestskú a diaľkovú dopravu a taxislužbu. Princíp verejnej dopravy spočíva v tom,

že doprava je prevádzkovaná za vopred určených tarifných podmienok a služba je dostupná každému záujemcovi.

Mestskú hromadnú dopravu prevádzkuje v Košiciach akciová spoločnosť Dopravný podnik mesta Košice (ďalej len DPMK). Spoločnosť vznikla transformáciou štátneho podniku na akciovú spoločnosť, ktorá bola založená 25. mája 1994. „Dopravný podnik mesta Košice si kladie za cieľ poskytovať bezpečné a k životnému prostrediu priateľské dopravné služby a týmto smerom sa chce uberať aj v budúcnosti.“¹¹ V prvom polroku 2013 prevádzkoval podnik 63 liniek, z toho 45 je autobusových, 15 električkových a 3 trolejbusové. Celková dĺžka liniek MHD bola 903,5 km.

V tabuľke č. 3.1 a 3.2 vidíme niekoľko nami vybraných ukazovateľov mestskej hromadnej dopravy v Košiciach. Čo sa týka počtu prepravených osôb mestskou hromadnou dopravou, vidíme, že každým rokom tento počet klesá, zatiaľ čo počet liniek ostáva stabilný. Dá sa teda predpokladať, že obyvatelia si vyberajú iný spôsob dopravy, či už automobilom alebo využívajú pešiu chôdzu.

Tabuľka č. 3.1 Vybrané ukazovatele MHD Košíc za roky 2008 – 2010

	2008	2009	2010
Počet liniek	63	62	63
Počet zamestnancov/vodičov	1098 / 513	1129 / 551	1126/545
Počet preprav. osôb v tis.	96 816	94 452	91 981
Účtovné dotácie na bežné výdavky: z rozpočtu mesta KE - v €	13 892 651	15 269 203	16 139 230
zo štátneho rozpočtu	0	0	0
z rozpočtu VÚC	49 791	53 110	72 910
z fondov EÚ	135 365	0	0

vlastné spracovanie z údajov z výročných správ DPMK

Všimnime si značných zmien roku 2009 oproti roku 2008. Zatiaľ čo počet liniek klesol o jednu, počet zamestnancov a najmä vodičov stúpol. Tento počet bol najvyšší v roku 2009 a odvtedy zaznamenávame už len prepúšťanie týchto vodičov a aj celkovo zamestnancov dopravného podniku. Počet liniek sa však nemení a preto je jasné, že v priebehu týchto rokov dochádzalo k zmenám časových rozvrhov liniek.

¹¹ Zdroj: Výročná správa DPMK z roku 2012. Dostupná na:
http://www.dpmk.sk/sites/default/files/images/stories/vyroczne-spravy/vyroчна-sprava-dpmk-2012_0.pdf

Tabuľka č. 3.2

Vybrané ukazovatele MHD Košíc za roky 2011 – 2012

	2011	2012
Počet liniek	62	63
Počet zamestnancov/vodičov	1105/536	1075/532
Počet preprav. osôb v tis.	89 332	86 843
Účtovné dotácie na bežné výdavky: z rozpočtu mesta KE (v EUR)	15 500 000	16 700 000
zo štátneho rozpočtu	0	0
z rozpočtu VÚC	30 982	0
z fondov EÚ	0	0

vlastné spracovanie z údajov z výročných správ DPMK

Ak si všimneme výšku dotácií za sledované roky, bol zaznamenaný ich nárast. V roku 2008 bola dotácia poskytnutá aj z ESF v uvedenej výške. Podľa výročných správ spoločnosti, najvyššie čiastky finančných prostriedkov boli využité na nákup dopravných prostriedkov či rekonštrukciu električkových tratí.

Z vybraných ukazovateľov vyplýva, že MHD v Košiciach dosiahla za uplynulých 5 rokov značného pokroku v získavaní finančných prostriedkov. Väčšina prostriedkov je čerpaná z rozpočtu mesta Košice a táto čiastka neustále rastie. Obyvateľstvo mesta však začína uprednostňovať inú formu cestovania, keďže každým rokom počet prepravovaných osôb MHD klesá.

3.8. Kultúra

Ak sa chceme venovať cestovnému ruchu určitého miesta, je potrebné poznať silné stránky mesta, čím by mohlo prilákať návštevníkov. Cestovný ruch je prosperujúci len v miestach, kde je na to potenciál. To znamená, že musí disponovať bohatým kultúrnym alebo prírodným dedičstvom, čím sa odlišuje od ostatných regiónov. Tento región sa bude však cestovným ruchom rozvíjať len vtedy, ak tento potenciál bude využitý vytvorením dostatočnej infraštruktúry. V meste Košice tento potenciál určite je a my sa oboznámime v tejto podkapitole s najvýznamnejšími kultúrnymi pamiatkami a významnými podujatiami. Taktiež si uvedieme vývoj návštevnosti v niektorých vybraných kultúrnych zariadeniach Košíc za obdobie 2008 – 2012, čím sa preukáže, či sa v uplynulých rokoch zvýšil záujem v cestovnom ruchu mesta.

3.8.1. Kultúrne pamiatky

Nemôžeme si uviesť všetky pamiatky mesta, nakoľko to nie je ani cieľom tejto práce, avšak pokúsime sa zoznámiť s tými najvýznamnejšími, kvôli ktorým sa mesto oplatí navštíviť.

Najviac kultúrnych pamiatok je situovaných v jadre mesta a to tak tvorí najväčšiu pamiatkovú rezerváciu na Slovensku. Umelecky a historicky najhodnotnejšie objekty sa nachádzajú okolo pôvodného stredovekého námestia – dnes Hlavnej ulice. Tu sa nachádza množstvo kultúrnych pamiatok – tá najvýznamnejšia je Dóm svätej Alžbety. S plochou 1 200 m² a kapacitou 5000 ľudí ide o najväčší kostol a zároveň o najvýchodnejšiu gotickú katedrálu v Európe. Výstavba sa realizovala pod kráľovským dozorom niekoľkých etapách od roku 1380 a možno povedať, že dodnes nie je ukončená. Pod katedrálou sa nachádza krypta Františka II. Rákocziho, vodcu stavovského povstania. Vedľa stojaca gotická Kaplnka sv. Michala a Urbanova veža (obe postavené v 14. storočí) vytvárajú spoločne s Dómom komplex národnej kultúrnej pamiatky od roku 1970. V Urbanovej veži sa nachádza jediné Múzeum voskových figurín na Slovensku.

Ďalšou významnou pamiatkou je nepochybne Štátne divadlo. Postavená bola v rokoch 1897 – 1899 v novobarokovom slohu. Stavba bola navrhnutá Adolfom Langom, ktorého história označuje za jedného z najnadanejších európskych architektov. Hľadisko divadla má lýrovitý tvar a vyznačuje sa bohatou sochárskou a ornamentálnou výzdobou. Kupola hlavnej sály je zdobená úchvatnými výjavmi zo Shakespearovských hier. Vývoj návštevnosti tohto zariadenia v posledných rokoch je uvedená až v nasledujúcej kapitole, tabuľke 4.8.

Jakabov palác, ktorý leží taktiež v jadre mesta je príznačný tým že istý čas v roku 1945 bol sídlom prezidenta Československa Edvarda Beneša. Budovu postavil v roku 1899 Arpád Jakab, staviteľ a majiteľ tehelne, ako svoj súkromný dom. Zaujímavé je, že pri stavbe Jakabovho paláca boli použité aj kamenné časti pochádzajúce z Dómu sv. Alžbety, ktoré boli vyradené pri jednej z rekonštrukcií. V minulosti stál palác v pokojnej časti Košíc, na brehu Mlynského náhonu, čím sa vytvárala nádherná idyla.

Pamiatka Miklušova väznica je dnes už muzeálnou expozíciou zameraná na stredoveké trestné právo a súdnictvo, históriu mesta, remeslá a obchod. Táto budova zo 17. storočia bola kedysi mestskou väznicou a mučiarňou až do roku 1909. Dnes už patrí do správy Východoslovenského múzea.

Poslednou pamiatkou, ktorú si tu uvádzame je Dom umenia. Táto impozantná neologická synagóga bola postavená v roku 1926 až 1927. S obrovskou elipsovitou kupolou pripomína rímsky Panteón. Dnes je sídlom Štátnej filharmónie Košice.

Ďalšími známymi pamiatkami sú: Dolná brána, Župný dom, Gersterov dom, Spievajúca fontána a zvonkohra, Historická radnica a Katova bašta a Rodošto.

3.8.2. Významné podujatia

Mesto ponúka celoročne množstvo významných podujatí pre obyvateľov mesta, ale aj návštevníkov. Ide napríklad o hudobné festivaly, stredoveké trhy, festivaly jedla, vína, divadiel a filmu. V našej práci si uvedieme len zopár najdôležitejších, ktoré majú predpoklad prilákať množstvo turistov a zvýšiť tak rozvoj cestovného ruchu v Košiciach.

Prvým lákadlom, ktoré si uvedieme je expozícia najväčšieho a najbohatšieho nálezu zlatých mincí na Slovensku. Košický zlatý poklad, ako sa prezýva, objavili 4. augusta 1935 pri stavebných prácach v budove na Hlavnej ulici v Košiciach. Expozícia zahŕňa 2920 zlatých mincí, dukátov a dvojdukátov, tri zlaté medaily a renesančná zlatá reťaz s dĺžkou 2,14 metrov. Unikátna zbierka z obdobia 15. až 17. storočia je vo svojej nepoškodenej podobe od doby nálezu jedným z najväčších zlatých pokladov na svete. Táto expozícia je dnes k dispozícii návštevníkom Košíc vo Východoslovenskom múzeu.

Októbrové podujatie Biela noc je festivalom svetiel, ktorý oživuje atmosféru nočných Košíc umeleckou hrou svetla a hudby. Zastávky na nočnej trase mestom menia predvečer Maratónu mieru na neopakovateľný zážitok a predstavujú popredných slovenských a zahraničných umelcov.

V prvú októbrovú nedeľu sa každoročne koná Medzinárodný Maratón Mieru, ktorý je zároveň najstarším maratónom v Európe a druhým najstarším na celom svete. Beží sa už od roku 1924 a každým rokom množstvo bežcov pribúda.

Medzinárodný hudobný festival Košická hudobná jar je najstarším hudobným festivalom v meste. Je sviatkom klasickej hudby, ktorý završuje koncertnú sezónu v Košiciach. Priestor dostávajú špičkoví domáci a zahraniční dirigenti, sólisti, komorné súbor, nechýbajú ani literárno-hudobné večery, koncerty na neobvyklých miestach a výstavy. Podujatie organizuje Štátna filharmónia Košice.

Ďalšími významnými podujatiami sú: Dni mesta Košice, Košice Gurmán fest, Balónová fiesta, Leto v parku, Festival sakrálneho umenia a mnoho ďalších. V Štátnom divadle a Štátnej filharmónii sa celoročne koná mnoho predstavení a ich návštevnosť uvádzame v kapitole 4.3.2.

4. Košice ako Európske hlavné mesto kultúry 2013

V septembri roku 2008 zvíťazilo mesto Košice v boji o titul Európskeho hlavného mesta kultúry (ďalej len EHMK) na rok 2013 nad Prešovom. Stali sa tak prvým slovenským mestom s udelením tohto prestížneho titulu. V tomto ponímaní sa nesie aj celá kapitola, kde si popíšeme základné aspekty EHMK ako sú vznik a dôvody vzniku tohto titulu a ciele tohto zámeru. Hlavná časť tejto kapitoly je venovaná dopadom titulu EHMK na rozvoj mesta, či už z hľadiska návštevnosti alebo infraštruktúry. Uvedieme si významné projekty, ktoré sa realizovali v Košiciach v rámci udeleného titulu, taktiež niekoľko vybraných štatistických údajov vybraných zariadení a popíšeme si, ako sa zmenilo mesto v rôznych oblastiach po udelení titulu. Tieto udalosti a skutočnosti budú podložené tvrdeniami odborníkov, s ktorými sme vykonávali pološtruktúrovaný rozhovor (viď príloha č. 5, 6, 7).

4.1. Základné aspekty titulu Európske hlavné mesto kultúry

4.1.1. Udeľovanie titulu¹

EHMK je titul, ktorý je každoročne udeľovaný Radou EÚ jednému mestu, ktoré má tento titul počas jedného roka. V tom čase sa v meste konajú rôzne kultúrne akcie, ktoré majú prilákať turistov na toto miesto a zbližovať tak rozličné kultúry.

Počiatočná myšlienka „Európskeho mesta kultúry“ (predchodca EHMK) má pôvod v rozhovore gréckeho a francúzskeho ministrov kultúry Merlinou Mercouri a Jacquesom Langom, keď čakali na let na letisku v Aténach v Januári roku 1985. Mercouriová sa chytila tej myšlienky ďalej a v júny roku 1985, s rozhodnutím ministrov kultúry Európskej únie, bol plánovaný projekt EMK spustený. Obecným cieľom tohto zámeru bolo pomôcť zbližovať obyvateľov Európy.

V období rokov 1985 – 2004 bolo EMK vyberané európskymi ministrami kultúry na zasadaní Rady, kde bol titul udelený tomu mestu, ktoré spĺňalo kritéria stanovené Radou 12. novembra 1982. Od roku 2005 sa však tento postup výberu zmenil, rovnako ako aj názov titulu na „Európske hlavné mesto kultúry.“ Udeľovaný je mestám patriacim do EÚ, pričom titul udeľuje Rada EÚ chronologicky európskym mestám na šesť rokov dopredu. Od roku 2011 sa

¹ Z prekladu spracované podľa: http://ec.europa.eu/culture/our-programmes-and-actions/doc443_en.htm#

tento titul udeľuje dvom mestám z dvoch štátov EÚ na každý rok. Po výbere daných miest nasleduje príprava na „titulný“ rok, ktorá je monitorovaná EÚ. Výber miest nezávisí len od toho, v akom stave sú kandidujúce mestá dnes, ale hľadá sa aj na potenciál, čím sa mestá môžu po udelení titulu stať.

4.1.2. Ciele EHMK²

Ciele tohto titulu sa postupom času vyvíjali až do dnešnej podoby. Môžeme ich zhrnúť takto:

- Podporovať a vyzdvihovať kultúrnu rozmanitosť
- Vyzdvihovať kultúrne bohatstvo európskych národov
- Zosilňovať putá, ktoré spájajú Európanov
- Poskytovať priestor, kde môže vzájomné porozumenie Európanov rásť

V priebehu rokov sa titul EHMK stal jedinečnou príležitosťou ako zregenerovať mestá, podporiť ich potenciál v kreativite a zlepšiť image mesta.

4.2. Realizované projekty Košíc v rámci titulu EHMK 2013

V tejto kapitole si rozoberieme niekoľko projektov, ktoré boli realizované pod záštitou titulu EHMK. Nemôžeme sa venovať všetkým, avšak pokúsime sa uviesť tie najdôležitejšie. Môžeme ich rozdeliť do dvoch skupín a to investičných, kde cieľom bolo vložiť finančné prostriedky do výstavby, rekonštrukcie alebo zmodernizovania určitého zariadenia a do druhej skupiny projektov môžeme zaradiť všetky kultúrne podujatia, ktoré vznikli vďaka udelenému titulu.

4.2.1. Investičné projekty

Už vieme, že investičné projekty majú charakter investície, ktorá vzniká za účelom zlepšenia kultúrnej infraštruktúry. Titul priniesol do mesta významné finančné prostriedky, vďaka ktorým sa podarilo vybudovať v Košiciach kultúrnu infraštruktúru. *„Do kultúrnej*

² Zhrnutie z konferencie Európskej komisie. Dostupné na:
http://ec.europa.eu/culture/documents/conclusions_ecoc.pdf, str. 4. – preklad autora práce

infraštruktúry sa investovalo okolo 75 - 80 miliónov eur. Najväčším investorom bola Európska únia, lebo to išlo zo štrukturálnych fondov EÚ“ (Niňajová, príloha č. 6).

Jedným z investičných projektov bola rekonštrukcia starej mestskej krytej plavárne, ktorá sa už nevyužívala, na halu umenia prezývanú „Kunsthalle.“ Ide o vôbec prvú takúto inštitúciu na Slovensku, kde cieľom bolo osloviť širšiu verejnosť, aby sa začali zaujímať o kultúru. Expozície sa skladajú z diel lokálnych, ale aj svetových umelcov, čo môže prilákať mnohých miestnych ľudí a turistov z regiónu. Ak sa zameriame na konkrétne čísla projektu Kunsthalle, Ministerstvo kultúry uvádza zazmluvnené celkové oprávnené výdaje na tento projekt vo výške 7 914 720,07 EUR. Finančný príspevok bol poskytnutý z ERDF a štátneho rozpočtu vo výške 7 518 984,07 EUR, čo predstavuje 95 % z celkových oprávnených výdavkov na realizáciu aktivít projektu. Zvyšných 5 % zabezpečilo mesto Košice z vlastných zdrojov.³

Ďalšia, finančne najnáročnejšia investícia, bola prestavba vojenských kasární na kultúrne centrum nazývané Kulturpark. Ide o budovu z 19. storočia zasadenú v historickom parku. Dnes toto kultúrne centrum vytvára priestor pre stretávanie sa, tvorbu, spájanie a prezentáciu rôznych druhov a žánrov umenia. Nachádzajú sa tu prezentačné priestory, ateliéry, kreatívne štúdiá, priestory pre organizovanie workshopov, kancelárie pre administratívu centra a letné kino. Celkové oprávnené výdaje predstavovali 25 778 979,34 EUR, z toho 24 490 030,37 bolo financovaných z ERDF a štátneho rozpočtu. *„Žiaľ, projekty Kunsthalle a Kulturpark boli sprístupnené až v druhom polroku, takže v prvom polroku boli viacerí aj tak trochu sklamaní, že sa tu nestretli s tými novými investíciami“* (Niňajová, príloha č. 6), takže tieto projekty môžeme považovať len za akýsi štart kultúrneho rozvoja Košíc.

Tretím investičným projektom bola premena bývalých zastaraných výmenníkových staníc tepla na komunitné a kultúrne centrá (projekt nazývaný SPOTs). Ide o Kultúrne body na sídliskách, ktorých *„cieľom bolo decentralizovať kultúru z mesta smerom na sídliská, aby sa začali zapájať občania“* (Germuška, príloha č. 5), podporiť komunitný rozvoj a občiansku participáciu. *„Naozaj to bol skvelý nápad vytvoriť z niečoho, čo už neplnilo svoj účel a možno aj špatilo tie sídliská niečo, kde sa môžu ľudia stretávať. Prebiehajú tam rôzne kurzy a je tam vytvorený priestor pre socializáciu a na spolužitie spoločenstva v tej lokalite“* (Šebešová, príloha č. 7). Na tieto kultúrno-spoločenské centrá bolo vyhradených 1 136 110,11 EUR, z toho 1 079 304,60 EUR bolo čerpaných z ERDF a ŠR.

Ďalšími významnými investíciami boli rekonštrukcia a revitalizácie zelene v Mestskom parku, kde výška oprávnených výdajov bola 6 104 670,75 EUR (z toho 95 % finančných

³ Všetky údaje o finančných prostriedkoch investičných projektov sú čerpané z Ministerstva kultúry SR. Dostupné na: <http://www.culture.gov.sk/prioritna-os-7-19e.html>

prostriedkov išlo z ERDF a ŠR). Kulturpark a tento Mestský park „sa dajú považovať za ikonické štvrte, ktoré si chváli 95 % opýtaných“ (Germuška, príloha č. 5). Podobným projektom bola aj revitalizácia zelene Parku Moyzesova/Komenského, kde výdavky predstavovali 2 417 730,49 EUR (z toho 95 % z ERDF a ŠR).

Toto je len zopár uvedených projektov, ktoré sa realizovali vďaka udelenému titulu, ale už len z toho je vidieť, že titul pomohol k prílevu finančných prostriedkov do mesta a z hľadiska investícií významne podporil kultúrny rozvoj. „Košiciam minimálne pomohol titul v tom, že sa vybudovala kultúrna infraštruktúra za naozaj veľmi veľký balík peňazí a tieto peniaze by za iných okolností do tohto mesta a kraja neprišli“ (Šebešová, príloha č. 7).

Ďalšími projektmi, ktoré už len spomenieme v rámci EHMK, boli rekonštrukcie Amfiteátru – multifunkčnej haly, Štátneho divadla Malá scéna, Východoslovenskej galérie, Východoslovenského múzea, Uličky remesiel, Dómu sv. Alžbety a revitalizácia Košického hradu a sprístupnenie archeologického náleziska a mnoho ďalších, „takže mesto sa stalo atraktívnejším pre občanov“ (Germuška, príloha č. 5).

4.2.2. Kultúrne podujatia ako projekty z titulu EHMK

To, čo by malo byť hlavným motívom, prečo majú turisti mesto navštíviť, sú kultúrne podujatia. Jedným z lákadiel bol v roku 2013 prvý októbrový víkend, kedy sa konala Biela noc, čo je festival svetiel, ktorý oživuje noc umeleckou hrou svetla a hudby a v druhý víkendový deň sa konal 90. Medzinárodný maratón Mieru.

„Biela noc, čo je vlastne licencia francúzskeho konceptu, ktorú máme ako jediní v strednej Európe, v spojení s Medzinárodným maratónom Mieru dokázala spôsobiť to, že mesiac pred samotným víkendom týchto podujatí, boli všetky ubytovacie kapacity vypredané. Mohlo to byť spôsobené aj tým, že sa konalo 90. výročie MMM, takže to, že bežím 90. medzinárodný maratón v Európskom hlavnom meste kultúry, mohlo zafungovať“ (Niňajová, príloha č. 6).

Taktiež tu vznikol Festival židovskej kultúry Mazal Tov, ktorý „môže byť v budúcnosti celkom zaujímavý predajný artikel. Mesto malo rozsiahlu židovskú komunitu, veď každý piaty Košičan bol pred 2. svetovou vojnou žid a ešte stále sú tu štyri synagógy, takže to židovské kultúrne dedičstvo tu existuje“ (Niňajová, príloha č. 6). Rozšírilo sa tak kultúrne portfólio mesta.

Marketing, ktorý mal prilákať turistov, bol zameraný aj na maďarský trh. Významnou osobnosťou Košíc bol maďarský spisovateľ a novinár Sándor Márai (1900 – 1989) a

v spolupráci s maďarskými partnermi sa revitalizovala pamätná izba tejto osobnosti a vytvorila sa potulka po stopách Sándora Máraiho. „Ak si porovnáme obdobie rokov 2010 – 2012 (v roku 2011 bol projekt uskutočnený), zaznamenali sme nárast návštevníkov maďarskej národnosti“ (Germuška, príloha č. 5).

Účel mnohých projektov bol, aby ľudí motivovali vyjsť vonku, socializovať sa a kultúrne vzdelávať. Projekt s názvom Street Art Communication má za cieľ vytvárať vo verejnom priestore Košíc galériu súčasného pouličného umenia. Tieto diela majú v Európe vysokú uznávanú hodnotu. Vďaka tomuto projektu „*nás kritici vidia ako „Berlín východu.“ Najlepšie street-artové dielo za rok 2013 je tu v Košiciach, pri Spoločenskom pavilóne*“ (Niňajová, príloha č. 6).

4.3. Vybrané ukazovatele cestovného ruchu

Vývoj cestovného ruchu sa dá sledovať len na základe štatistík niektorých zariadení súvisiacich s cestovným ruchom. Ide najmä o návštevnosť kultúrnych a ubytovacích zariadení. Ekonomický prínos cestovného ruchu môžeme sledovať pomocou vývoja tržieb ubytovacích zariadení, čo si aj uvedieme v nasledujúcej časti.

4.3.1. Ubytovacie služby

Košice majú veľký predpoklad stať sa úspešným cieľovým miestom cestovného ruchu. Pre dostatočné uspokojenie návštevníkov je potrebné mať dobre rozvinutú kvalitu nadväzujúcich služieb na cestovný ruch. V tejto časti si popíšeme základné ukazovatele o vývoji ubytovacích služieb za obdobie 2008 – 2012.

Najskôr si uvedieme počet ubytovacích zariadení v rokoch 2008 až 2012 (viď tabuľka č. 4.1).

Tabuľka č. 4.1 Počet ubytovacích zariadení v jednotlivých okresoch Košíc

Okres	2008	2009	2010	2011	2012
Košice I	33	36	41	41	45
Košice II	14	14	12	12	11
Košice III	-	-	-	-	1
Košice IV	12	12	10	11	11
spolu	59	62	63	64	68

vlastné spracovanie z údajov ŠÚ

Za sledované obdobie vidíme mierny nárast celkového počtu ubytovacích zariadení z 59 na 68. Avšak tento nárast je zapríčinený iba nárastom zariadení v okrese Košice I, do ktorého je zahrnuté aj centrum mesta či najväčšie sídlisko Košíc – Ťahanovce. V tomto okrese je situovaných množstvo kultúrnych pamiatok, reštaurácií, múzeí a pod. Vďaka sledovanému nárastu a zotrvávaniu týchto zariadení sa dá považovať tento okres za najatraktívnejšie miesto pre podnikateľské subjekty v oblasti ubytovacích služieb.

Tabuľka č. 4.2 Počet prenocovaní návštevníkov ubytovacích zariadení v jednotlivých okresoch Košíc

Okres	2008	2009	2010	2011	2012
Košice I	143 659	127 611	169 223	180 848	189 137
Košice II	62 791	36 489	34 499	31 244	30 221
Košice III	-	-	-	-	-
Košice IV	76 775	56 078	58 938	42 141	39 172
spolu	283 225	220 178	262 660	254 233	258 530

vlastné spracovanie z údajov ŠÚ

Zatiaľ čo počet ubytovacích zariadení dlhodobo rastie, počet prenocovaní návštevníkov už nie je taký stabilný (viď tabuľka č. 4.2). Naopak dá sa skôr povedať, že vidíme veľké výkyvy v jednotlivých rokoch. Za sledované obdobie bolo v roku 2009 zaznamenaných najmenej prenocovaní, čo bolo zrejme spôsobené naplno prejavením hospodárskej krízy. Najviac prenocovaní je dlhodobo v okrese Košice I, zatiaľ čo v okresoch Košice II a Košice IV vidíme každoročný pokles prenocovaní. Znamená to, že centrum Košíc sa stáva každým rokom stále atraktívnejším miestom pre prenocovanie.

Tabuľka č. 4.3 Podiel prenocovaní zahraničných návštevníkov na celkovom počte prenocovaní (v %)

Okres	2008	2009	2010	2011	2012
Košice I	44,9	43,4	47,8	52	52,5
Košice II	27,6	23,1	21,2	28,2	26,4
Košice III	-	-	-	-	-
Košice IV	45,9	40,8	34,9	38,9	37,2
spolu	41,3	39,4	41,4	46,9	47,1

vlastné spracovanie z údajov ŠÚ

Z tabuľky č. 4.3 vidíme, že podiel prenocovaní zahraničných návštevníkov každým rokom narastá. V roku 2009 vidíme vplyv hospodárskej krízy, kedy zahraniční návštevníci neprejavili taký záujem o Košice. Avšak v ďalších rokoch tento podiel narastá. V roku 2011 vidíme medziročný nárast o 5,4 p. c., čo mohlo byť spôsobené konaním športového podujatia, konkrétne majstrovstvami sveta v ľadovom hokeji. Z tabuľky môžeme usúdiť, že najatraktívnejší okres na ubytovanie zahraničných návštevníkov je Košice I.

Tabuľka č. 4.4 Priemerný počet prenocovaní v jednotlivých okresoch Košíc

Okres	2008	2009	2010	2011	2012
Košice I	1,8	1,8	1,9	2,0	2,0
Košice II	3,3	2,8	2,8	2,4	2,7
Košice III	-	-	-	-	-
Košice IV	1,7	1,8	1,8	1,7	1,7
spolu	2,3	2,1	2,2	2,0	2,1

vlastné spracovanie z údajov ŠÚ

Priemerný počet prenocovaní návštevníkov môže poukazovať na to, či návštevníci berú dané mesto ako víkendovú destináciu, krátky výlet s jedným prenocovaním alebo ako miesto na prežitie dlhšej dovolenky. Tabuľka č. 4.4 nám ukazuje, že priemerný počet strávených nocí návštevníkov v Košiciach je približne na úrovni dvoch nocí. Čo je zaujímavé, v roku 2011, kedy sa konali majstrovstvá sveta v hokeji, bol počet prenocovaní najnižší. Môže to byť spôsobené napríklad tým, že návštevník mal tendenciu prísť pozrieť hokejový zápas, prespať jednu, maximálne dve noci a odísť preč. V okrese Košice II vidíme, že zvyknú prespávať na najviac nocí zo všetkých okresov.

Tabuľka č. 4.5 Tržby za ubytovanie s DPH v jednotlivých okresoch Košíc (v EUR)

Okres	2008	2009	2010	2011	2012
Košice I	5 581 026	5 445 100	7 604 900	8 575 500	6 027 700
Košice II	1 077 840	449 200	445 500	521 500	371 300
Košice III	-	-	-	-	-
Košice IV	2 735 942	1 904 100	1 840 200	1 305 900	938 600
spolu	9 394 808	7 798 400	9 890 600	10 402 900	7 337 600

vlastné spracovanie z údajov ŠÚ

Ďalší sledovaný údaj sú celkové tržby za ubytovanie v jednotlivých okresoch Košíc (viď tabuľka č. 4.5). Aj tu sú vidieť výkyvy návštevnosti ubytovacích zariadení. Najvyššie tržby sú zaznamenané v okrese Košice I, kde sa to z predchádzajúcich údajov dalo aj predpokladať. Znova taktiež vidíme dopad hospodárskej krízy v roku 2009, najmä v okresoch Košice II a Košice IV. V roku 2011 boli tržby najvyššie z celého sledovaného obdobia, čo mohlo byť spôsobené predovšetkým konaním športovej udalosti roka – majstrovstiev sveta v hokeji. V roku 2012 došlo ale k výraznému prepadu tržieb, avšak ako bolo uvedené v tabuľke č. 4.2, počet prenocovaní stúpol. Zaznamenaný pokles tržieb mohol byť spôsobený poklesom cien ubytovacích služieb alebo zmenou preferencií návštevníkov do nižších cenových tried ubytovacích zariadení.

4.3.2. Návštevnosť vybraných kultúrnych zariadení

V roku 2008 získali Košice titul EHMK 2013, čím sa naskytla príležitosť pre vzrast návštevnosti podujatí a kultúrnych zariadení. My sa pokúsime načrtnúť, ako bola návštevnosť nami vybraných zariadení dotknutá týmto titulom v rokoch 2008 - 2013.

Tabuľka č. 4.6 Návštevnosť Štátneho divadla v jednotlivých rokoch

Počet divákov	2008	2009	2010	2011	2012	2013
na domácej scéne	88 431	76 852	84 908	84 746	86 275	84 638
na zájazdoch v SR a zahraničí	13 834	34 409	6 081	10 657	3 256	2 058
Celkový počet predstavení	390	378	400	366	340	296
Celkom	102 265	111 261	90 989	95 403	89 531	86 696

vlastné spracovanie z výročných správ ŠD

Tabuľka č. 4.6 nám ukazuje vývoj návštevnosti Štátneho divadla, kde jednoznačne vyplýva, že celkový počet návštevníkov v sledovanom období klesá. Je to spôsobené najmä zmenou podielu počtu návštevníkov na zahraničných zájazdoch na celkovom počte návštevníkov a súčasne aj znižovaním počtu uskutočnených predstavení. Klesanie počtu predstavení bolo spôsobené aj rekonštrukciou Malej scény ŠD a opätovne bola otvorená až v septembri roku 2013.⁴

⁴ Výročná správa ŠD z roku 2013. Dostupné na: http://www.culture.gov.sk/extdoc/4743/VS_2013_SDKE

Tabuľka č. 4.7 Návštevnosť Štátnej filharmónie v jednotlivých rokoch

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Celkový počet podujatí	107	86	86	90	83	91
Priemerná návštevnosť	360,6	416,7	591,5	499,4	619,3	521,7
Celková návštevnosť	38 589	35 839	50 967	44 943	51 401	47 478

vlastné spracovanie z výročných správ ŠF

V Štátnej filharmónii Košice je situácia mierne pokojnejšia (viď tabuľka č. 4.7). V roku 2010 bol zaznamenaný väčší nárast počtu návštevníkov oproti predošlým rokom, zatiaľ čo počet podujatí ostal nezmenený. Bolo to spôsobené predovšetkým stúpajúcou kvalitou orchestra a zaujímavou dramaturgiou, čo pritiahlo viac záujemcov o toto umenie.⁵ V roku 2012 bol počet návštevníkov najvyšší, zatiaľ čo počet celkových podujatí bol v sledovanom období najnižší. V roku 2013, kedy sa niesol duch mesta v znamení Európskeho hlavného mesta kultúry bol zaznamenaný väčší pokles priemernej návštevnosti aj keď bolo usporadúvaných mnoho známych koncertov a predstavení. Koncerty však mnohokrát neboli naplnené, ako sa predpokladalo, čo mohlo byť spôsobené pretlakom kultúrnych akcií v Košiciach, ktoré väčšina boli uskutočnené zdarma alebo za symbolickú cenu. Ďalším faktorom mohla byť nízka kúpna sila obyvateľov regiónu.⁶

Múzeá sú jedným z najväčších atraktivít, prečo ľudia navštevujú cieľové miesto. Nepochybne to platí aj o Košiciach, kde je múzeí viacero. Jedným z najznámejších je Slovenské technické múzeum, ktoré má oddiely aj v iných slovenských mestách, ako je Bratislava, Prešov či Banská Bystrica. My sa však venujeme cestovnému ruchu Košíc a preto sledujeme vývoj návštevnosti múzea v tomto meste (viď tabuľka č. 4.8). V roku 2009 vidíme znova možné dopady hospodárskej krízy, kedy bola návštevnosť najnižšia. Od roku 2010 do 2012 bola návštevnosť rastúca, kedy dosiahla vrchol na úrovni počtu 29 780 návštevníkov. V roku 2013 však bola zaznamenaná druhá najnižšia návštevnosť za sledované obdobie, čo mohlo byť zapríčinené už vyššie spomínaným pretlakom kultúrnych podujatí v Košiciach.

Múzeum letectva patrí síce tiež pod STM, avšak pôsobí ako samostatný subjekt. „Unikátom je Galéria prezidentských lietadiel, ktorá vznikla aj vďaka podpore bývalého prezidenta SR Rudolfa Schustera, ktorý svojimi medzinárodnými iniciatívami a osobným vkladom pomohol získať vzácne originály lietadiel z európskych štátov, USA i Číny, čím patrí k ojedinelým nielen na Slovensku ale aj v Európe.“⁷ Návštevnosť tohto zariadenia sa trochu

⁵ Výročná správa ŠF roku 2010. Dostupné na: http://www.culture.gov.sk/extdoc/1753/vs_2010_sfke

⁶ Výročná správa ŠF z roku 2013. Dostupné na: http://www.culture.gov.sk/extdoc/4744/VS_2013_SFK

⁷ Dostupné na: <http://www.stm-ke.sk/index.php/sk/pobocky-2/muzeum-letectva>

odlišuje od STM Košice. Od spomínanej hospodárskej krízy sa odrazilo prosperujúcim smerom a každoročne od roku 2009 vidíme nárast počtu návštevníkov. V roku udeleného titulu EHMK 2013 dosiahol zatiaľ vrchol návštevnosti.

Tabuľka č. 4.8 Návštevnosť vybraných múzeí v jednotlivých rokoch

Zariadenie	2008	2009	2010	2011	2012	2013
STM Košice	19 819	17 116	20449	23450	29 780	17 238
Múzeum letectva	7 415	5 721	5 688	5 947	6 699	6 766
Východoslovenské múzeum	36 703	34 899	32 677	40 755	47 226	50 057

vlastné spracovanie z výročných správ múzeí

Naše tretie sledované múzeum – Východoslovenské múzeum je zároveň aj najväčším na východnom Slovensku. Vidíme, že za posledných šesť rokov stúpila návštevnosť o necelých 14 tis. návštevníkov. Bolo to spôsobené rozvojom a ponukou atraktívnejších expozícií, či implementovania zariadenia do programov v rámci EHMK. Z údajov sa teda dá konštatovať, že udelený titul pomohol k pozitívnemu rozvoju múzea. *„V roku 2013, keď Košice boli Európskym hlavným mestom kultúry, sa Východoslovenské múzeum stalo jedným z dôležitých dejísk podujatí organizovaných v rámci EHMK.“*⁸ V roku 2013 sprístupnilo verejnosti zrekonštruovanú Uličku remesiel a vďaka projektu „Miesta Rákocziho slávy“ sa v tom istom roku konala vernisáž novej expozície Rodošto – Pamätný dom Františka II. Rákocziho. Odrazilo sa to aj v návštevnosti, kedy bol zaznamenaný najvyšší počet návštevníkov za posledné obdobie.

4.4. Kvalitatívny výskum rozvoja Košíc

4.4.1. Rozvoj mesta po roku 2008

Od roku 2008, kedy bol mestu pridelený titul EHMK na rok 2013 sa vykonalo viacero zmien v rôznych oblastiach, ktoré majú pomôcť k rozvoju a konkurencieschopnosti mesta. Mesto Košice a súvisiace organizácie cestovného ruchu si dali do obdobia rokov 2008 – 2013 viacero cieľov. *„V roku 2009 sme si dali za cieľ, aby sa Košice dostali na turistickú mapu Európy“* (Germuška, príloha č. 5). To sa dalo dosiahnuť len zlepšením image-u a zviditeľnením mesta na Slovensku a v zahraničí.

⁸ Dostupné na: <http://www.vsmuzeum.sk/>

V kapitole 2.3.1. sme hovorili o životnom cykle destinácie. Pre rozvoj cestovného ruchu mesta je dôležité, aby sa vytvorili vhodné prostriedky a stratégie na zlepšenie image-u destinácie. „V životnom cykle destinácie sa Košice nachádzali niekde na začiatku v prvej fáze, takže našim cieľom bolo dostať ich vyššie, tým že spojíme ľudí, atraktivitu, hotely, múzeá pod jednu strechu a začneme cestovný ruch koordinovať strategicky a vytvárať tak ponuku“ (Germuška, príloha č. 5).

Košice majú povesť priemyselného mesta, takže cieľom bolo zmeniť povedomie ľudí o Košiciach. Titul mal Košiciam pomôcť v reštrukturalizácii priemyselného mesta na mesto kreatívneho priemyslu a kreatívnej ekonomiky. „V médiách sú skôr spájané s Luníkom IX a U.S.Steel, takže to si ľudia väčšinou spájajú s Košicami. Ľudia nevedeli, že Košice sa stávajú miestom pre IT sektor, takže už to nie je len o priemysle a U.S.Steel“ (Germuška, príloha č. 5). Vzniklo tu IT Valley, čo je združenie subjektov pôsobiacich v informačných technológiách, školstva a verejnej správy a svoje aktivity zameriava na rozvoj, podporu výučby a inovácií v sektore IT na východnom Slovensku. „Naším cieľom bolo tiež rozvinúť kreatívny priemysel a kreatívnu ekonomiku, to znamená podporovať dizajnérov, architektov, grafikov a všetky kreatívne odvetvia, aby sa rozvíjali a spolupracovali s IT sektorom“ (Germuška, príloha č. 5), čo vytvára pre Košice vhodnú príležitosť na zviditeľnenie sa a rast konkurencieschopnosti v ďalších rokoch. Je totiž nutné, aby Košice strhli „nálepku“ priemyselného mesta a začali vytvárať možnosti v terciárnom sektore.

Ak sa zahľadáme na cestovný ruch, Košice sú neobjavenou destináciou a preto je nutné, aby sa destinácia začala najskôr propagovať prostredníctvom médií či pomocou rôznych marketingových nástrojov a až potom je vhodné promovať kultúrne podujatia v meste. V opačnom poradí by to nemalo zmysel, pretože by sa vynaložilo množstvo finančných prostriedkov na podujatia, avšak turisti by do mesta neprišli, keďže destináciu nepoznajú, nevedia o nej a nemajú teda dôveru.

„Zvyšujeme povedomie o destinácii komunikáciou – pozývali sme médiá a novinárov z tzv. „travel journals“, aby sme ich informovali o produktoch a destinácii ako takej a aby začali písať v ich časopisoch články, čím prišla destinácia s titulom EHMK do povedomia. To sme robili prvé dva roky. Dôkazom sú výstupy, napríklad, že Košice sa objavili v CNN ako top destinácia v roku 2013 na navštívenie, v britskom Guardiane, v BBC Travel ako jedna z desiatich top destinácií na víkendový pobyt v roku 2013, v britskom Independent, francúzskom Le Monde, v Neue Zürcher Zeitung a v októbri roku 2013 v National Geographic Traveler. Košice by sa inak bez titulu nikdy nedostali do takých veľkých médií a nikto by sa nedozvedel,

že Košice vôbec existujú. Podarilo sa tak zvýšiť povedomie nielen o Košiciach, ale aj celom Slovensku v oblasti kultúrneho turizmu na víkendové pobyty“ (Germuška, príloha č. 5).

„Košice stále boli aj sú hlavne biznis destináciou, čiže 80 % návštevníkov je biznis klientela“ (Germuška, príloha č. 5), takže konferenčný turizmus je významnou položkou turizmu v tomto meste. Cieľom mesta bolo prostredníctvom získaného titulu prilákať najmä víkendových turistov a aspoň sčasti tak naplniť potenciál mesta. Aby však turisti do určitej destinácie prišli, je nutné zabezpečiť dostupnosť tejto destinácie z rôznych ďalekých miest.

„Tým že od roku 2008 Košice neboli prepojené žiadnymi nízkonákladovými aerolinkami, keďže SkyEurope Airlines skrachovali, do Košíc sa nedalo dostať za nejakú normálnu sumu. Košické letisko bolo prepojené vďaka biznis klientele (Praha, Viedeň, Bratislava), ale nie pre víkendového návštevníka, takže v tejto oblasti sme neboli konkurencieschopní“ (Germuška, príloha č. 5). Bolo teda nutné prepojiť destináciu a okolité regióny so zahraničnými miestami, čím by bola dosiahnutá vyššia mobilita návštevníkov Košíc a miestnych obyvateľov. „Bez toho, aby destinácia bola dostupná, sa vám ťažko rieši návštevnosť a generovanie nových návštevníkov (Niňajová, príloha č. 6). V septembri roku 2013 sa tento cieľ podaril a vďaka maďarskej spoločnosti Wizz Air vznikla nízkonákladová aerolinka Košice – Londýn, čím sa podarilo Košice rozlietať aj pre rekreačný turizmus.

„Linka je veľmi dobre obsadená, v septembri premávali dva lety týždenne, v októbri štyri lety týždenne, od nového roku päť letov týždenne a od júla roku 2014 chce Wizz Air skúšať sedem letov týždenne. Prioritou pre nás bol britský trh, keďže tam pracuje veľa Slovákov, ktorí tvoria podstatnú časť cestujúcich touto linkou a naším cieľom je pritiahnuť aj ďalších turistov, ktorí by sem prišli“ (Germuška, príloha č. 5).

Z toho vyplýva, že Košiciam pomohlo sprevádzkovanie nízkonákladovej aerolinky, pretože bola zvýšená prístupnosť destinácie. Pomohlo to nie len turistom, ktorí majú záujem navštíviť Košice a okolité regióny, ale aj Slovákom pracujúcim vo Veľkej Británii, ktorí „tvoria podstatnú časť cestujúcich touto linkou“ (Germuška, príloha č. 5).

4.4.2. Rozvoj podnikateľských subjektov vďaka titulu

Keďže môžeme titul EHKM považovať za hodnovernú značku vo svete, udelenie tohto titulu môže mať na mesto vplyv aj v štruktúre podnikateľského sektoru. Vďaka udelenému titulu vznikla v roku 2010 organizácia destinačného manažmentu, čo sa považuje vlastne za klaster cestovného ruchu. Košice-Turizmus, ako sa nazýva táto organizácia, „funguje na báze partnerstva medzi verejným a súkromným sektorom, čo je vlastne aj prvou takouto organizáciou

na Slovensku na mestskej úrovni, kde vlastne mesto sa spojilo s turistickým biznisom (Germuška, príloha č. 5). Do tejto organizácie sa začlenili tie subjekty, ktoré spĺňajú stanovené kvalitatívne požiadavky. Do roku 2010 „neexistovala spolupráca podnikateľov s mestom, čiže podnikateľ nevedel čo mesto pre turizmus robí a nemal možnosť to ani nijako ovplyvniť“ (Niňajová, príloha č. 6). Myšlienkou tejto organizácie teda bolo, aby subjekty nekonkurovali medzi sebou navzájom, ale aby „ťahali za jeden koniec,“ čím môžu výraznejšie a efektívnejšie prispieť k rozvoju cestovného ruchu mesta, ako keby pôsobili na trhu individuálne. „Keďže sú tieto subjekty súčasťou značky, návštevník si ich primárne vyberá,“ (Germuška, príloha č. 5) čo spôsobuje, že toto združenie priťahuje ďalšie subjekty, ktoré dosahujú požadovaných kvalít.

Vytvorenie takého klastru môže mať v budúcnosti pozitívny vplyv na pritiažnutie ďalších podnikateľov cestovného ruchu do regiónu. „Vznikli povedzme nové kaviarne alebo reštaurácie“ (Germuška, príloha č. 5), avšak na ekonomiku mesta to nemalo výrazný vplyv. V rokoch 2008 – 2013 to „zatiaľ neprilákalo žiadnych nových investorov“ (Niňajová, príloha č. 6). Čo sa týka počtu napríklad ubytovacích zariadení, v Košiciach je ich v súčasnosti dostatok. „Hotely Jasmin a Hilton, čo sú najväčšie hotely v meste – má každý 320 lôžok. Ubytovacia kapacita v meste je zatiaľ dostatočná, lebo vyťaženosť nebola veľká“ (Niňajová, príloha č. 6). „V Košiciach je 4200 postelí a priemerná obsadenosť je 17 %, čo je dosť nízka. Kľúčové hotely majú priemernú obsadenosť 50 – 60 %, takže stále tam je priestor“ (Germuška, príloha č. 5). Vývoj počtu ubytovacích zariadení v Košiciach sme videli aj v tabuľke č. 3 (viď kapitola 4.3.2.).

Môžeme teda konštatovať, že dôležitým aspektom na rozvoj cestovného ruchu a uspokojenia potrieb turistov v Košiciach nie je ani tak nárast počtu podnikateľských subjektov v oblasti cestovného ruchu, keďže v meste je ich dostatok, ale skôr ich rozvoj vďaka ich vzájomnej spolupráci. Zvýši sa tak ich kvalita služieb, čo spôsobuje zvýšenie konkurencieschopnosti a spokojnosť návštevníkov destinácie.

4.4.3. Potenciál mesta a udržateľnosť rozvoja

Titul je udeľovaný mestám, ktoré majú potenciál prilákať nových návštevníkov, rozvinúť miestnu kultúru a oživiť cestovný ruch a život v meste. Za hlavnú úlohu EHMK sa považuje naštartovanie rozvoja mesta a okolia, takže tvorcovia tejto myšlienky nepovažujú rok titulu EHMK v danom meste za vrchol rozvoja. Rovnako to platí aj pre Košice, kde viacerí odborníci tvrdia, že rok 2013 bol len začiatkom.

„Cieľom celého projektu nebol rok 2013, ale aby sa do roku 2013 podarilo naštartovať tieto aktivity a aby ten rok bol len milníkom pre ďalší rozvoj“ (Germuška, príloha č 5).

„Mnohé veci sa tu zmenili, ale musíme všetci pracovať na tom, aby sa to udržalo. Týka sa to najmä nových spolupracujúcich procesov a sietí, ktoré sa tu vytvorili. Samozrejme, je k tomu nutné aj nastavené financovanie, ale viem, že mnohí aktéri v komunálnej politike alebo kultúrni operátori sa týmto už teraz vážne zaoberajú, čiže nemalo by to skončiť“ (Niňajová, príloha č. 6).

„Projekt nám umožňuje vzpružiť kultúrny život Košíc, otvoriť nové obzory sprístupnením komerčných, ale aj alternatívnych druhov kultúry a je jedinečnou šancou dokázať, že východ Slovenska je liaheň talentov“⁹ (primátor Košíc, Richard Raši).

„Kultúrny program v danom roku je len špička ľadovca, ktorá by mala ukázať, že sa niečo deje. Kultúra slúži ako transformačný faktor, ktorý si vyžaduje rozvoj v mnohých oblastiach; buduje sa nová kultúrna infraštruktúra, veľakrát aj dopravná infraštruktúra, vytvárajú sa nové pracovné miesta, a vôbec, mení sa postoj verejnosti, ktorá je pozvaná podieľať sa na tvorbe kultúry“¹⁰ (bývalá šéfka EHMK, Zora Jaurová).

V povedomí ľudí boli Košice, ako aj mnohé postsocialistické mestá, členené na centrum, v ktorom sa odohrávali väčšina kultúrnych aktivít a kde sa ľudia socializovali a spoznávali a ďalej na sídliská, ktoré boli považované len za miesto, kde ľudia prespávajú. Preto cieľom tohto titulu bola aj decentralizácia kultúry smerom na sídliská. To sa podarilo vďaka realizovanému projektu SPOTs (viď kapitola 4.2.1.), kde sa zrekonštruovali nepoužívané výmenníky tepla na spoločensko-kultúrne centrá. Projekty z titulu mali motivovať obyvateľov mesta vyjsť von a kultúrne sa vzdelávať.

To, či titul mestu reálne pomohol naštartovať rozvoj a prilákať nových návštevníkov, ukáže až čas. Pre mesto je však dôležité, aby neustále vytváralo vhodné marketingové nástroje na podporu cestovného ruchu a aby sa zvyšovalo povedomie o meste ako o destinácii na predĺžený víkendový pobyt. Taktiež je dôležitá spolupráca zainteresovaných aktérov cestovného ruchu, kedy sa začne zvyšovať kvalita služieb a zvyšovať tak konkurencieschopnosť regiónu.

Pre destináciu nie je dôležitá len samotná atrakcia, ale aj dostupnosť a kvalita príslušných služieb cestovného ruchu. V oblasti dopravy môže ísť napríklad o integráciu diaľkovej verejnej

⁹ Postoj Richarda Rašiho k titulu EHMK. Dostupné na: http://www.euractiv.sk/regionalny-rozvoj/zoznam_liniek/kosice--europske-hlavne-mesto-kultury-2013-000295

¹⁰ Postoj bývalej šéfky EHMK a hlavnej konzultantky víťazného projektu Zory Jaurovej. Dostupné na: http://www.euractiv.sk/regionalny-rozvoj/zoznam_liniek/kosice--europske-hlavne-mesto-kultury-2013-000295

dopravy s MHD, nadväznosť spojov a samotná kvalita dopravných zariadení. Nesmieme však zabudnúť najmä na dopravnú dostupnosť samotnej destinácie, kde je dôležité budovať hustú dopravnú infraštruktúru, zvyšovať počet vlakových a leteckých liniek do destinácie a otvárať tak možnosti potenciálnym návštevníkom. V oblasti kultúry ide najmä o samotnú propagáciu zariadení, aby ľudia mali dôvod navštíviť toto mesto. V dobe globalizácie je pre mesto na periférii vyspelej Európy ťažké konkurovať rozvinutým destináciám, avšak s vybudovaním diaľnice smerom na Ukrajinu a dobudovanie smerom do Bratislavy sa mestu a turistom otvoria možnosti, ako sa rýchlo vybrať na výlet do Košíc.

Čo sa týka samotného obyvateľstva Košíc, mesto má atraktívne a rýchlo rozvíjajúce sa blízke lokality (napr. Lorinčík, Pereš, Poľov či Šebastovce), kde je možné budovať rodinné domy a zároveň mať aj ľahkú dopravnú dostupnosť do mesta. V blízkosti mesta sú vhodné lokality aj na výstavbu bytových domov (napr. Heringeš, Girbeš, Klimkovičova), čo je prijateľné najmä pre mladé rodiny s deťmi alebo neúplné rodiny. V súvislosti s reštrukturalizáciou na mesto kreatívnej ekonomiky sa tak Košice tvarujú na miesto vhodné pre mladých ľudí, čo vytvára vhodné podmienky na trvalo udržateľný rozvoj mesta.

5. Záver

Cestovný ruch má v tejto modernej spoločnosti stále väčší význam, najmä v oblasti sociálnej a ekonomickej. Jedným z dôležitých aspektov, ktorý vytvára potenciál na rozvoj cestovného ruchu je kultúra. Európska únia preto vytvorila projekt Európske hlavné mesto kultúry, čím sa má oživovať cestovný ruch a kultúrny potenciál v daných mestách. V roku 2013 pôsobil tento titul aj v Košiciach, čo malo značné dopady na rozvoj mesta. V tejto práci sme sa podrobnejšie venovali sociálne-ekonomickej charakteristike a cestovnému ruchu mesta v určitej časovej rade.

Vďaka geografickej polohe mesta sú Košice v súčasnosti znevýhodnené, pretože sa nachádzajú v periférii vyspelej západnej Európy. Sú však metropolou východného Slovenska a dajú sa považovať za dôležitý uzol medzi východnou a západnou Európou. Čo sa týka sociálne-ekonomickej charakteristiky mesta, zistili sme, že celkový prírastok obyvateľstva je v uplynulých rokoch väčšinou záporný (v roku 2012 -2,92 obyvateľa/1 000 obyv.) a že priemerný vek obyvateľstva každoročne stúpa (v roku 2012 bol 39,85, v roku 2002 36,17). Taktiež sme zaznamenali aj zmenu v štruktúre zamestnanosti, kde vidíme nárast špecialistov v meste a zároveň pokles technických pracovníkov (v roku 2008 12 548 špecialistov, 17 302 techn. pracovníkov; v roku 2012 21 336 špecialistov, 15 006 techn. pracovníkov). Je to vhodný údaj o tom, že mesto sa začína meniť z priemyselného na mesto kreatívnej ekonomiky. V profile Košíc sme použili relevantné dáta zo ŠÚ SR a nadväzujúcich regionálnych štatistík, ktoré sme následne spracovali do grafov.

Projekt EHMK, ktorý bol udelený Košiciam na rok 2013 môžeme považovať za vhodný moment a zároveň štartovací bod, vďaka ktorému má mesto možnosť zviditeľniť sa a zvýšiť ekonomickú úroveň mesta a tým obmedziť odliv najmä mladého obyvateľstva. Zatiaľ sme nezaznamenali nijaký enormný nárast podnikateľských subjektov v cestovnom ruchu, avšak podľa viacerých odborníkov to ani nie je potrebné, keďže týchto subjektov je tu dosť. Za roky 2008 – 2012 narástol počet ubytovacích zariadení o 9, avšak priemerná naplnenosť je 17 %.

Vďaka titulu EHMK vznikol v roku 2010 v meste klaster cestovného ruchu, ktorý umožnil spoluprácu súkromného sektoru so sektorom verejným, teda s mestom. Cieľom je, aby prostredníctvom vzájomnej spolupráce zvyšovali kvalitu svojich služieb a tak sa stávali konkurencieschopnými. Taktiež sme zistili, že sa zvýšila dopravná dostupnosť Košíc pre zahraničných ľudí, keďže sa sprístupnila letecká linka Košice – Londýn a linka stále nabera na intenzite. V septembri roku 2013 boli sprístupnené 2 lety týždenne a na začiatku roku 2014 to

bolo už 5 letov týždenne. Predtým boli Košice len ťažko prístupné, takže do mesta sa nedalo leteckou dopravou za prijateľnú cenu nijak dostať, čo obmedzovalo prístupnosť turistov do destinácie.

Vybudovala sa nová kultúrna infraštruktúra, vznikli nové kultúrne inštitúcie (napr. Hala umenia Kunsthalle, Kasárne/Kulturpark), zrekonštruovalo sa mnoho významných pamiatok (napr. gotická katedrála Dóm sv. Alžbety) a vytvorilo sa mnoho nových atraktívnych projektov (napr. výmenníky SPOTs, Street Art Communication). Do mesta sa prostredníctvom Európskej únie investovalo veľké množstvo finančných prostriedkov, ktoré by bez udeleného titulu do mesta neprišli. Ohľadom týchto skutočností sme vykonávali pološtruktúrované rozhovory s manažérom cestovného ruchu organizácie Košice EHMK, výkonnou riaditeľkou organizácie Košice-Turizmus a vedúcou referentkou cestovného ruchu KSK (viď príloha 5, 6, 7).

Sledovali sme aj návštevnosť nami vybraných kultúrnych zariadení, ktorých údaje sme čerpali z výročných správ zariadení. Zistili sme, že nebol zaznamenaný nijaký výrazný nárast návštevnosti, dokonca ani v roku 2013. Vytvorilo sa tu však mnoho nových kultúrnych podujatí, čo mohlo spôsobiť, že podujatia „zatieňili“ aktivity kultúrnych zariadení. Príkladom môže byť Slovenské technické múzeum, kde počet návštevníkov v roku 2013 bol druhý najnižší za sledované obdobie či Štátne divadlo, kde návštevnosť bola v tom istom roku najnižšia (86 696 návštevníkov). Niektoré zariadenia však boli integrované do programov EHMK, čo sa odrazilo aj na návštevnosti – napr. Východoslovenské múzeum zaznamenalo v roku 2013 najvyššiu návštevnosť (50 057 návštevníkov, v roku 2008 36 703 návštevníkov).

Môžeme konštatovať, že rozvoj mesta ovplyvnili okrem titulu EHMK dva faktory. Prvým bola hospodárska kríza, ktorá vyvrcholila v roku 2009 a ovplyvnila tak priemysel, energetiku, stavebníctvo či cestovný ruch. Druhým faktorom bolo športové podujatie majstrovstiev sveta v ľadovom hokeji v roku 2011, v ktorom boli tržby ubytovacích zariadení najvyššie a narástol podiel zahraničných turistov.

Dôležité v budúcnosti bude, aby zainteresovaní aktéri cestovného ruchu spolupracovali a pomocou vhodných nástrojov pozitívne priťahovali pozornosť zahraničných médií a potenciálnych turistov. Taktiež je dôležité v budúcnosti rozvíjať dopravnú infraštruktúru, ktorá pomôže prilákať nových turistov a investorov z rôznych regiónov Slovenska a rôznych krajín, čím sa posilní ekonomika regiónu.

Zoznam použitej literatúry

Knižné tituly:

1. Nejdl, Karel. *Management destinace cestovního ruchu*. Praha : Wolters Kluwer ČR, a. s., 2011. s. 204. ISBN 978-80-7357-673-8.
2. Gúčik, Marián. *Cestovný ruch pre hotelové a obchodné akadémie*. Bratislava : Slovenské pedagogické nakladateľstvo - Mladé letá, s. r. o., 2004. s. 109. ISBN 80-10-00520-7.
3. Gúčik, Marian. *Cestovný ruch: úvod do štúdia*. Banská Bystrica : Slovak-Swiss Tourism, 2010. s. 307. ISBN 978-80-89090-80-0.
4. Súčáček, Jan a Malinovský, Jan. *Velký anglicko - český slovník regionálního rozvoje a regionální politiky EU*. Ostrava : VŠB - TU Ostrava, 2006. s. 960. ISBN 80-248-1117-0.
5. Gúčik, Marian. *Cestovný ruch politika a ekonómia*. Banská Bystrica : Dali-BB, 2011. s. 188. ISBN 978-80-89090-98-3.
6. Oriška, Ján. *Služby v cestovním ruchu*. Praha : Idea servis, 2010. s. 405. ISBN 978-80-85970-68-5.
7. Houška, Petr. *Klasifikace ubytovacích zařízení - jako způsob podpory kvality služeb v cestovním ruchu*. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj, 2007. ISBN 978-80-87147-00-9.
8. Kučerová, Irah. *Ekonomika se zaměřením na cestovní ruch*. Praha : Idea servis, 1997. ISBN 80-85970-14-7.

Webové zdroje:

9. Dopravný podnik mesta Košice. [Online] 2014. <http://www.dpmk.sk/dpmk>.
10. Európska únia. [Online] 2014. http://ec.europa.eu/culture/our-programmes-and-actions/doc443_en.htm#.
11. Východoslovenské múzeum. [Online] 2014. <http://www.vsmuzeum.sk/>.
12. Košice EHMK 2013. [Online] 2014. [Dátum: 7. Marec 2014.] <http://www.kosice2013.sk/projekty/kunsthallehala-umenia/>.
13. Štatistický úrad SR. [Online] 2014. <http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=4>.
14. Databáza regionálnej štatistiky SR. [Online] 2014. <http://px-web.statistics.sk/PXWebSlovak/>.
15. Ministerstvo kultúry SR. [Online] 2014. <http://www.culture.gov.sk/>.
16. VisitKošice - Turizmus. [Online] 2014. <http://www.visitkosice.eu/>.

17. Mesto Košice. [Online] 2014. www.kosice.sk.

Správy a dokumenty:

18. Zhrnutie z konferencie Európskej komisie. [10.3.2014].
http://ec.europa.eu/culture/documents/conclusions_ecoc.pdf

Výročné správy za roky 2008 – 2013:

19. Dopravný podnik mesta Košice

20. Štátne divadlo Košice

21. Štátna filharmónia Košice

22. Východoslovenské múzeum

23. Slovenské technické múzeum

Zoznam použitých skratiek

DPMK	Dopravný podnik mesta Košice
EHMK	Európske hlavné mesto kultúry
EMK	Európske mesto kultúry
ERDF	Európsky fond regionálneho rozvoja
ESF	Európsky sociálny fond
EÚ	Európska únia
EUR	euro
HDP	hrubý domáci produkt
IKT	informačné a komunikačné technológie
IT	informačné technológie
KSK	Košický samosprávny kraj
MHD	mestská hromadná doprava
MMM	Medzinárodný maratón Mieru
MWh	megawatthodina
NACE	Klasifikácia ekonomických činností
OSN	Organizácia spojených národov
p. c.	percentuálny bod
SR	Slovenská republika
STM	Slovenské technické múzeum
ŠD	Štátne divadlo
ŠF	Štátna filharmónia
ŠR	štátny rozpočet
ŠÚ	Štatistický úrad
TJ	terajoul
UNWTO	Svetová organizácia cestovného ruchu

Zoznam použitých grafov

Graf č. 2.1	Životný cyklus destinácie
Graf č. 3.1	Stredný stav obyvateľstva v jednotlivých územiach
Graf č. 3.2	Priemerný vek obyvateľstva v jednotlivých územiach
Graf č. 3.3	Stredná dĺžka života pri narodení v meste Košice podľa pohlaví
Graf č. 3.4	Vybrané ukazovatele pohybu obyvateľstva v meste Košice
Graf č. 3.5	Miera evidovanej nezamestnanosti jednotlivých území
Graf č. 3.6	Pracovná sila a uchádzači o zamestnanie v Košiciach
Graf č. 3.7	Štruktúra zamestnanosti v Košiciach
Graf č. 3.8	Podiel jednotlivých odvetví na celkovej zamestnanosti v Košiciach
Graf č. 3.9	Priemerná nominálna mesačná mzda v Košiciach za roky 2009 – 2012
Graf č. 3.10	Počet priemyselných závodov
Graf č. 3.11	Vybrané ukazovatele priemyselných závodov v meste Košice
Graf č. 3.12	Priemerný evidenčný počet zamestnancov v stavebníctve
Graf č. 3.13	Stavebná produkcia podľa dodávateľských zmlúv
Graf č. 3.14	Priemerná nominálna mesačná mzda zamestnanca
Graf č. 3.15	Spotreba elektriny a čierneho uhlia, hnedého uhlia a koksu
Graf č. 3.16	Spotreba motorovej nafty a tepla

Zoznam použitých tabuliek

Tabuľka č. 3.1	Vybrané ukazovatele mestskej hromadnej dopravy Košíc za roky 2008 – 2010
Tabuľka č. 3.2	Vybrané ukazovatele mestskej hromadnej dopravy Košíc za roky 2011 – 2012
Tabuľka č. 4.1	Počet ubytovacích zariadení v jednotlivých okresoch Košíc
Tabuľka č. 4.2	Počet prenocovaní návštevníkov ubytovacích zariadení v jednotlivých okresoch Košíc
Tabuľka č. 4.3	Podiel prenocovaní zahraničných návštevníkov na celkovom počte prenocovaní
Tabuľka č. 4.4	Priemerný počet prenocovaní v jednotlivých okresoch Košíc
Tabuľka č. 4.5	Tržby za ubytovanie s DPH v jednotlivých okresoch Košíc
Tabuľka č. 4.6	Návštevnosť Štátneho divadla v jednotlivých rokoch
Tabuľka č. 4.7	Návštevnosť Štátnej filharmónie v jednotlivých rokoch
Tabuľka č. 4.8	Návštevnosť vybraných múzeí v jednotlivých rokoch

Zoznam príloh

Príloha č. 1	Podiel príjmov a výdavkov cestovného ruchu na celkovom HDP jednotlivých krajín
Príloha č. 2	Poloha mesta Košice
Príloha č. 3	Priemerné teploty v meste Košice
Príloha č. 4	Priemerný úhrn zrážok v meste Košice
Príloha č. 5	Rozhovor s manažérom vývoja cestovného ruchu Košíc Petrom Germuškom, EHMK Košice
Príloha č. 6	Rozhovor s výkonnou riaditeľkou Ivetou Niňajovou, organizácia VisitKošice - Turizmus
Príloha č. 7	Rozhovor s vedúcou referentkou cestovného ruchu KSK, Adrianou Šebešovou

Prehlásenie o využití výsledkov bakalárskej práce

Prehlasujem, že

- som bol oboznámený s tým že na moju bakalársku prácu sa plne vzťahuje zákon č. 121/2000 Zb. – autorský zákon, najmä § 35 – použitie diela v rámci občianskych a náboženských obradov, v rámci školských predstavenia použitia diela školského a § 60 – školské dielo;
- beriem na vedomie, že Vysoká škola baňská – Technická univerzita Ostrava (ďalej len VŠB-TUO) má právo neziskovo, k svojej vnútornej potrebe, bakalársku prácu použiť (§ 35 ods. 3);
- súhlasím s tým, že bakalárska práca bude v elektronickej podobe archivovaná v Ústrednej knižnici VŠB-TUO a jeden výtlačok bude uložený u vedúceho bakalárskej práce. Súhlasím s tým, že bibliografické údaje o bakalárskej práci budú zverejnené v informačnom systéme VŠB-TUO;
- bolo dohodnuté, že s VŠB-TUO, v prípade záujmu z jej strany, uzavriem licenčnú zmluvu s oprávnením užiť dielo v rozsahu § 12 ods. 4 autorského zákona;
- bolo dohodnuté, že užiť svoje dielo, bakalársku prácu, alebo poskytnúť licenciu k jej využitiu môžem len so súhlasom VŠB-TUO, ktorá je oprávnená v takomto prípade od mňa požadovať primeraný príspevok na úhradu nákladov, ktoré boli VŠB-TUO na vytvorenie diela vynaložené (až do ich skutočnej výšky).

V Ostrave dňa 9.5.2014



Miroslav Pillár

Adresa trvalého pobytu študenta:

Južné nábrežie 11

040 01 Košice

Slovenská republika